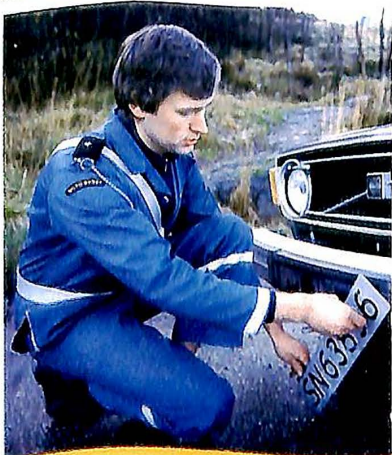




VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN, HORDALAND





VEG I VEST

NR. 2 — ÅRGANG 7

REDAKTØR:
Ragnhild Øverland Arnesen

REDAKSJONSRAÐ:
Josef Martinsen
Per S. Myhren
Gunnar Gjæringen
Konrad Ulvatn
Oddbjørn Lynghammer
Gudrun Caspersen

Opplag: 2.000

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

Ettertrykk tillatt
— med kildeangivelse

INNHALD:

Tema: Bompengar	3
Vegsjefen har ordet.....	4
Bompengar kan få Bergen ut av bakevjen.....	5
Bompengar — sesam-sesam for utbygging av vegnettet?.....	8
Mannskapsstyrken i vedlikeholdet ned.....	11
Minneord.....	13
Aksjon Publikum	14
Nordisk Trafikksikkerhetsår i Hordaland	17
Førerprøven: Alle skal sikres lik behandling.....	19
Kapasitet: 3000 vareslag og 10.000 palleplassar.....	21
Ordet fritt.....	23
Kilometrering av fylkesvegane.....	23
Gjør Veien smal —.....	24
Frå nistesmørjing og beistastjorn	25
«Grunnlag og hovedmål» under revisjon	26
Søknadsfristar for hytter og velferdsmidlar	27
Verdas leiande bompenggeby?.....	28
Bompengar i USA.....	29
Personalnytt	31

Billettekst framsida

Billetsynet på utekontroll. Det store biletet syner inspektør Hans Chr. Hansen medan det er Egn Tsvibolt som studerer vekt og skiltet på den «amerikanske» bilen, og Rolf Gullachsen som avskiltar ein annan.

VEG I VEST ARNESEN

Billettekst siste side

Biletet som er fra Flørentunnelen ved Trengereid, skulle tale for seg sjølv. Du har kan hende sett motivet, du også?

VEG I VEST ARNESEN

TEMA: *Bompengar*

I dette nummeret av Veg i Vest har vi vald å bruke ein del plass på eit emne som i lang tid har hatt stor interesse for oss vestlendingar, og som i den siste tida er blitt endå meir aktualisert i samband med transportplanen for Bergensområdet, som vart presentert i november.

Bompengar vert av dei fleste sett på som eit onde, eit tillegg til skatt og utgifter til ferjereiser, som vi her vest alltid må rekne med. Likevel — det kan vere nyttig å sjå litt på kva vi har fått att, utan at den einskilde har betalt seg bankerott. Og det kan kan hende vere ei trøyst for nokon av oss å vite at Bergen ikkje er eineståande om vi får innført eit bompengesystem for byen. Liknande kan ein finne andre stader i verda. Eineståande kan det derimot bli om innbyggjarane av Stor-Bergen går saman om felles innsats for å skaffe byen så snart som mogleg det han treng så sårt: eit tenleg vegnett. Det er snakk om å investere 80 mill. i form av kr. 5 pr. dag på kvar av oss — for å spare 600 mill. kroner året! Og dette er likevel eit netttotal, om vi ser på kva dette kan føre til av auka aktivitet innan næringsliv eller reiseliv, innsparte midlar og dermed rimelegare varer og tenester, berre for å nemne noko. Og veit du eigentleg kva kø-ståing, med bensin-slukande motor og utsliten clutch, koster deg kvar dag?

Bompengar vert no lansert fleire stader i landet, etter som kampen om dei statlege vegmidlane tilspissar seg.

I dette nummeret av Veg i Vest har vi freista ta opp emnet bompengar frå litt ulike synsvinklar, m.a. med inntrykk frå USA, der to av våre kolleger var på «bompenge-tur» i mai i år.

Red.

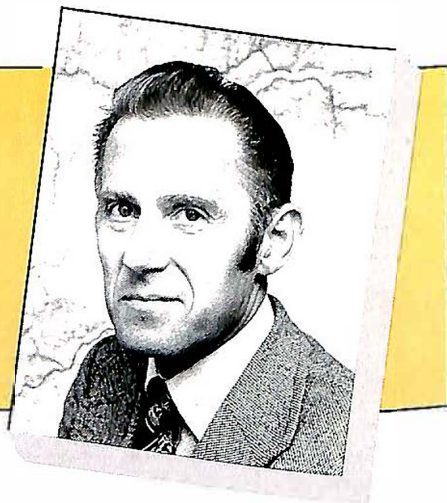
GOD JUL!

Vi kan sjå attende på eit uvanleg aktivt og interessant år i vegvesenet i Hordaland ved komande årsleitet. Vi kan syne til nybygga i Fyllingsdalen, til anlegget på Nordre innfartsåre, som kom i gang tidleg på året, til Strandebarmsvegen, til sysselsettingsarbeidet i Indre Hardanger, som gjev prov for stor innsatsvilje frå alle partar — og kan hende eit ganske fleksibelt «byråkrati»? Vi kan syne til avtalen om fullprofilmaskin, ein fantastisk framgang på EDB-området eller til transportplanen som kan bety lysare tider for Bergensområdet, berre for å nemne noko.

Vi har vel grunn til å seie oss nøgde med mykje av det som er skjedd i 1983, og kan hende det er endå større grunn til å gle seg over at mykje av dette gjev eit visst positivt perspektiv for tida framover, sjølv om vi kanskje ikkje skal driste oss til å sjå så langt fram førebels. Vi veit i alle høve at 1984 kan sjå ut til å bli eit like aktivt år, med stor innsats på stader der behovet er stort, og med spanande ting i vente, som t.d. fullprofilmaskinen.

Skal vi ikkje vere samde om at vi har ekstra god grunn til å ønskje kvarandre ei riktig GOD JUL og eit ekstra godt nytt år? Red.

VEGSJEFEN HAR ORDET



Positive utsyn for 1984, men grunn til uro for vedlikeholdet

I statsvegbudsjettet for 1984 er det gjort framlegg om 287,6 mill. kr. til riksveganlegga i Hordaland. Løyvinga er som venta, og det er gledeleg å merka seg at vi har konsentrert anleggsdrifta vesentleg dei siste åra. I 1984 får 8 anlegg ei løyving på meir enn 10 mill. kr. Det er også grunn til å gle seg over at det i statsvegbudsjettet for neste år er gjort framlegg om å forskottere 42 mill. kr. til riksveganlegg. Våre sentrale styresmakter bør merka seg at samtlege forskotteringar er i Hordaland fylke. Vegstandarden i vårt fylke er sjølv sagt hovudgrunnen til dei store forskotteringane. I tillegg til desse forskotteringane kjem Bergen kommune sine store forskotteringar og tilskot til Nordre innfartsåre, og dessutan fleire bompengeanlegg. Vi får difor ei intensiv anleggsdrift på riksveganlegga våre neste år.

Av statsvegbudsjettet for neste år går det vidare fram at vedlikehaldsløyvingane til riksvegane berre er auka med knapt 5%. Det er mindre enn påreknna prisstigning. Vi får ikkje noko tillegg for å møte aukande slitasje grunna auka trafikk. I år har vi auka akseltrykket til 10 tonn på fleire av våre hovudruter. Det same vil skje neste år, då vi mellom anna vil auka akseltrykket på E76 og Rv 47. Resultatet vert auka slitasje på vegane utan tilsvarende auke i vedlikehaldsbudsjettet.

Det er grunn til uro over den reelle nedgangen i vedlikehaldsløyvingane, og vi bør no vurdere om ikkje tida er inne til å korte inn piggdekkssesongen her på Vestlandet. Vi kunne då oppna ein vesentleg reduksjon av slitasjen på

vegdekka både på riksvegane og på dei sterkast trafikkerte fylkes- og kommunale vegane. Etter å ha studert temperaturkurvene ymse stader i fylket for månadene oktober, november og april, meiner eg at dette kan gjerast utan at det går ut over trafikktryggleiken. Ei innkorting av piggdekkssesongen vil også setja vegvesenet i stand til å gjennomføre ei meir effektiv strøing i tida like før og like etter at piggdekka blir nytta.

Fylkesvegbudsjettet for 1984 er i skrivande stund ikkje lagt fram, så det får eg koma tilbake til seinare.

Eit anna område som eg finn grunn til å kommentere er ei gledeleg melding om at vi neste år vil få utvida vår datakraft. I tillegg til fleire mikromaskiner vil vi som eit av få fylker, få ei ny minimaskin.

Vi har alle fulgt med i den sterke satsinga som er gjort siste tida for å utnytte vårt EDB-anlegg fullt ut. Det gjeld både planavdelinga, driftsavdelingane og administrasjonsavdelinga, og det trass i få inngangar til maskina og liten reknekapasitet.

Men endå meir er det grunn til å ta hatten av for biltilsynsavdelinga som har gjort ein kjempeinnsats sidan dei fekk full nytte av anlegget i nybygget. Den sterke satsinga på dette feltet gjev no løn for strevet, både ved at vi får ein betre arbeidssituasjon og eit betre tilbod til kundane. I tillegg til dette får vi no også utvida kapasiteten vår på dette området, som så avgjort har framtida for seg.

Til slutt vil eg ynskje alle ei riktig god jul.

J. Martinsen



Ved å betale bompenger på innfartsvegene til sentrum, vil vi innen 12 år slippe det meste av køene inn og ut av byen. Uten slike tiltak kan vi bli stående i køene i opp til 30 år til.

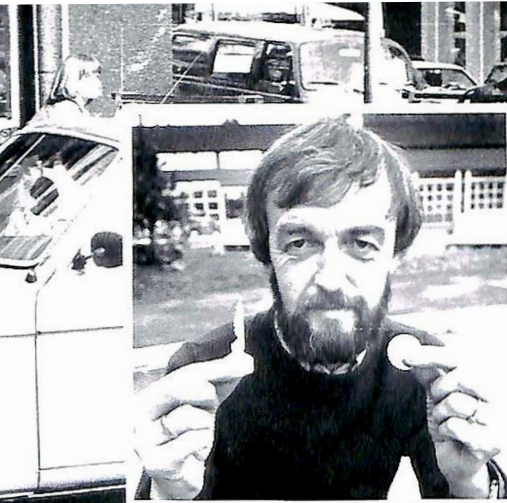
(FOTO V. ARNESEN)

Bompenger kan få Bergen ut av bakevjen

Med bompenger kan byen få vegbehovet dekket innen 12 år fra 1986, hvis ikke, kan det ta 30 år...

Transportplanene for Bergensområdet, den delen som omfatter vegsektoren, ble lagt fram i november. Den har, som ventet, medført en del reaksjoner. Det er ikke hver dag en foreslår å legge en ring av bompengestasjoner rundt et bysentrum. Mange vil se dette som en ekstra utgift som blir pålagt bergenserne. Vi tror likevel det er grunn til å se på hva vi får igjen for å investere fem kroner dagen. Det er noe som heter «utgifter til inntekts ervervelse». Vi tror nemlig at denne femkronen hver dag vil gi Bergen og bergenserne flerfold igjen på lengre sikt.

Det må dessuten pekes på at vi betaler langt mer i dag for den vanskelige trafikksituasjonen i byen. Totalt koster problemene oss hvert år om lag 600 mill. kroner, mens bompengene vil innbringe ca. 70 mill. kroner årlig. Samtidig vil det da foregå arbeid som gjør situasjonen lettere så å si fra dag til dag. ▶



Nøkkelen til å få Bergen ut av trafikk-uføret er bompenger, mener Arild Eggen.

(FOTO E GRØNSDAL)



Bergen sentrum i dag. Biler og mennesker formelig «slass» om plassen, og all hovedtrafikk må gjennom byen.

(FOTO V ARNESEN)

Det er Arild Eggen fra vegkontoret som har hatt hovedansvaret for planen sammen med Sindre Lillebø.

— Situasjonen i dag er at Bergen taper omland til resten av landet, kommunikasjonene fra/til utlandet svikter, og vi står fremdeles uten fast vegforbindelse til resten av landet. Samtidig skjer det en reell utflytting fra hele regionen, mens arbeidsplassene fremdeles ligger

i Bergen. Transportbehovet har økt enormt fra 60-tallet, uten at vi har kunnet tilfredsstille det på skapelig vis. Vi kjører fremdeles på innfartsårer av

førkrigsmodell, påpeker Arild Eggen overfor Veg i Vest.

— Problemene vil bare øke

Hva har vi?

- Daglige køer i og utenom rushtiden.
- En trafikkmengde på opptil 30 000 kjøretøyer i døgnet på enkelte veger.
- Hastighet på helt ned i 8-10 km/t på gatenettet i Bergen og på innfartsårene.
- Store vansker for kollektivtrafikken, og stadig økende behov for subsidier.
- Trafikkulykkene i Bergen øker for hvert år.
- Luftforurensing er et stort problem langs de sterkest belastede innfartsvegene og i sentrum. (En bil i kø forurenses opptil 7 ganger så mye som en bil i normal kjørefart.)
- Et riksvegnett med svært varierende standard. 25 prosent av riksvegene er så smale at de ikke kan få gul stripe i midten for å markere to kjørefelt.
- Standarden på gang- og sykkelveger er svært varierende, og det finnes ikke på langt nær tilstrekkelig utbygd gang- og sykkelvegssystem.
- Et sentrum som er i ferd med å kveles av trafikk.
- En rekke kommunikasjons- og transporttilbud forsvinner nå fordi byen ikke lenger er et interessant marked.
- Folk flytter.

Hva kan vi oppnå

for maks. 5 kr. dagen?

- Vi kan få løst de viktigste vegproblemene på 12 år i stedet for at det kan ta opp til 30 år med vanlig statlig bevilgningstakt — og hva er igjen av Bergen da?
- Mindre støy, mindre forurensing.
- Antallet trafikkuulykker reduseres med ca. 40 prosent.
- Et vegnett vi kan være tjent med, som gjør det lettere å komme fra bydel til bydel, og som reduserer presset på sentrum.
- Et Bergen sentrum som igjen blir til å leve og trives i, med plass til mennesker og ikke bare biler.
- Et bedre utbygd gang- og sykkelvegnett.
- Lavere reise- og transportutgifter (ca. 600 mill. pr. år).
- Vi unngår køproblemer.
- Vi sparer tid.

Hva koster køene oss?

- Det overbelastede vegnettet i Bergen koster i dag om lag 600 mill. kroner årlig i kjøretøy- og tidskostnader.
- Det koster *deg* daglig et uøndvendig stort bensinforbruk og stor slitasje på bilen.
- Det koster *deg* daglig i form av økte priser på varer og transporttjenester, fordi butikker og firma må legge på prisene sine for å få dekket inn de store transportutgiftene.
- Trafikkulykker og uforholdsmessig mange mindre skader på bilene.
- Det koster deg daglig i form av den tiden du tilbringer i kø til/fra sentrum eller i leting etter parkeringsplass.
- Det koster oss enda mer tid dersom det skjer et uhell på vegen, og innfartsårer og sentrum korkes til så å si umiddelbart på grunn av den store overbelastningen på vegene.
- Det kan med tiden koste byen arbeidsplasser og sentrumstilbud, fordi sentrum etter hvert vil bli så lite funksjons- og konkurransekydig på grunn av for mye trafikk og for dårlige adkomstforhold fra de ytre bydelene.

etter som tiden går, samtidig som mulighetene for å få finansiert et tjenlig vegnett minsker med årene. Det er og klart at investeringer i Bergen vil være låst til Nordre innfartsåre fram til 1995, med tilbakebetalingen til Bergen kommune. Her blir ikke mye igjen til de andre store prosjektene byen har behov for. Med den bevilgningstakten vi har i dag, kan det ta 30 år før vi kan få et brukbart vegnett her. Dette er utgangspunktet for arbeidet vårt, slår Eggen fast.

— Med rasjonell anleggsdrift vil det ta om lag tre vegplanperioder (1986-1997) å bygge ut nye veger, forbedre deler av det gamle og gjøre utbedringer i sentrum, og det vil komme på ca. 2 milliarder kroner.

— Spørsmålet er hvordan man kan skaffe så mye penger. Det går hvis alle yter sitt, mener Eggen. — Nå yter kommunen allerede så mye at vi kan ikke vente mer derfra, men vi forutsetter en viss godvilje i form av en økning i rammene fra staten sin side.

I tillegg til dette har vi altså lagt opp til at trafikantene betaler bompenger, parallelt med

at vegene bygges ut i alle retninger samtidig.

Med fem kroner pr. enkeltbillett, fire kroner pr. kupong og 175 kroner pr. månedskort for personbil vil vi netto få inn vel 70 mill. kroner i året. På tolv år vil vårt lokale bidrag beløpe seg til vel 800 mill. kroner. Får Bergen da tildelt 400 mill. kroner i hver av de tre vegplanperiodene, får vi reg-

nestykket til å gå opp. (800 mill. + 1200 mill. = 2000 mill. = 2 milliarder.)

Veg i Vest har for enkelthets skyld listet opp problemer, kostnader og positive resultater.

— Egentlig har Bergen nå valget, presiserer Eggen. — For med et ekstra kort på hånden, verdt 800 mill. kroner, må det stå veldig dårlig til i Finansdepartementet og i Stortinget hvis de ikke går inn for større bevilgninger til riksvegutbyggingen i Bergen. Dette er som nevnt forutsetningen for opplegget.

I tiden siden planen ble presentert har han vært opptatt med å informere i alle mulige organ om transportplanen og hva den vil si for Bergen. Det vil også bli sendt ut en avis til hver husstand i Bergen med orientering om hva dette går ut på. Det er svært viktig å informere, slik at hver enkelt vet hva saken gjelder før bystyret skal ta stilling til saken i mars 1984. Dette gjelder i stor grad fremtiden for byen og alle som bor her.

Røa.

De viktigste vegbehovene:

Med bompengeneinnkreving på åtte steder rundt sentrum er det meningen å realisere følgende planer fram til 1997.

- NORDRE INNFARTSÅRE: Fire felt Nygårdstangen-Midtbygda og ny tofelts veg Midtbygda-Vågsbotn (542 mill. kroner).
 - SØNDRE INNFARTSÅRE: Fire felt Hop-Danmarksplass, toplanskryss på Danmarksplass, ny tofelts veg Hop-Midtun og fullføring av Straumevegen (446 mill. kroner).
 - VESTRE INNFARTSÅRE: Fire felt Nygårdstangen-Gravdalsvatnet, tofelts tunnel gjennom Lyderhorn og fullføring av tofelts veg Bjørgevegen-Fyllingsdalen (Sandeidvegen) (627 mill. kroner).
 - ØSTRE INNFARTSÅRE: Midtun-Espeland (start på ny tofelts veg) (69 mill. kroner).
 - BERGEN SENTRUM: Nedbygging/ombygging av trafikkkarealet i Bergen sentrum etter hvert som trafikkkårene rundt sentrum står ferdige (35 mill. kroner).
 - ANDRE PROSJEKT: Forbedring av eksisterende vegnett, med trafikksikring, opprusting og støydempende tiltak (220 mill. kroner).
- Midlertidige løsninger: Havnetraseen (Møhlenpris) (15 mill. kroner) og trefelts veg Fjøsanger-Danmarksplass (24 mill. kroner).

Eit av dei nyare bomvegprosjekta i Hordaland er Arnanipatunnelen, som vart opna i 1980.

(FOTO T HAUGEN)

Per Steffen Myhren, øk. sakshandsamar ved vegkontoret, har arbeidd ein del med utgreiing av bompengefinansiering for vegprosjekt her i fylket. I vår var han også i USA saman med Kristen Oen, planavdelinga, for å sjå på bompengeprosjekt og -ordningar der. I dette innlegget ser han nærare på korleis bompengeordninga fungerer, og spør: er vi «nokke for oss sjøl» her i Hordaland, eller finst det og andre som betaler forskotsbompengar?

Vi får dessutan lenger ute i bladet vite litt om kva bompengeordningar som finst i USA, der Myhren har ferske inntrykk frå.



Bompengar — sesam-sesam for utbygging av vegnettet, eller ekstra skatt for vestlendingar?

Bompengordningar og bompengeprojekt i Norge — og i Hordaland — i dag og i fremtida.

Det første riksveganlegget med bompengar som vart lagt fram for Stortinget, var Vrengenbrua mellom Nøtterøy og Tjøme i 1929.

I 1982 vart det kravd opp bompengar til 22 riksvegprosjekt:

Buskerud:

E 18 gjennom Drammen

Vestfold

Ny Vrengen bru

Telemark:

Haukelivegen

Rogaland:

Mekjarvik ferjeleie

Sogn og Fj.:

Måløybrua, Vik-Voss

Møre og Romsdal:

Herøybruene inkl. bru

til Runde, Aure-Aurnes, Gravanessvegen

Nordland:

Gimsøystraumen bru

og Vesterålsbruene,

Andøybrua, Sort-

landsbrua, Hadselbrua,

E 6 veg rundt Leirfjorden

Troms:

Undersøking i Maur-

sundet

Finnmark:

Kvalsundbrua

Av større private prosjekt som kjem i tillegg har vi Løvstakktunnelen i Bergen og Bybrua i Stavanger. I tillegg kjem ei rad private skogsbilvegar, turistvegar o.l. Samla brutto bompenginntekt for alle desse prosjekta låg på om lag 100 mill. kr. i 1982. Hordaland låg på topp med 31,2 mill. kr.

Hordaland	Bompengeperiode	Anleggsutgifter (mill. kr.)	Bompengandel	Takst, personbil
Haukelivegen	1968-90	55	55	20,00
Sotra bru - Øygardsvegen	1971-85	88.4	52.6	12,00
Øygardsvegen (oppkr. på ferje)	1981-89	88.4	3.0	4,00 6,00
Salhus - Flatøybruene (oppkr. på ferje)	1969-			2,00
Granvin - Vallavik (oppkr. på ferje)	1977-	130-140	51.1	4,00 6,00
Lukksund bru (oppkr. på ferje)	1980-94	37.7	14.0	3,00
Selbjørn bru (oppkr. på ferje)	1980-84	17.0	1.3	3,00
Arnanipatunnelen	1980-94	34.7	15.0	4,00

Buskerud nr. 2 med 26.6 mill. kr. Så kjem Nordland, Møre og Romsdal og Vestfold.

Ulike bompengordningar

Vi skil mellom etterskotsinnkrevjing og forskotsinnkrevjing av bompengar.

Etterskotsinnkrevjing er den vanlegaste ordninga. Innkrevjinga startar då *etter* at prosjektet er sett under trafikk.

Forskotsinnkrevjing. Her blir bompengane kravd inn *før* anlegget vert sett under trafikk. Dette har vorte vanleg i Hordaland dei siste åra, t.d. på ferjene over Salhusfjorden og ferjene i Indre Hardanger. Den ordninga vi har på Haukeli og på Sotrabrua kjem vel og i denne kategorien. Det er vanleg at forskotsinnkrevjing vert kombinert med etterskotsinnkrevjing.

Kva får vi att?

Følgjande prosjekt er heilt eller delvis finansierte med bompengar:

Eidsvågstunnelen.

Puddefjordsbrua.

Løvstakktunnelen.

Alverstraumen bru.

Tunnel i Mundalsberget.

Krossnessundet bru.

Haglesundet bru.

Trengereid—Vaksdal.

Haukelivegen.

Sotrabrua.

Veg over Lille-Sotra og Bildøy.

Solsviksundet bru (Solsvik-Misje).

Krokeide ferjekai.

Selbjørn bru.

Arnanipa tunnel.

Prosjekt under bygging:

Austmannalia-Røldal sentrum.

Bruravik-Vallavik-Granvin.

Velure-Grimo-Utne.

Lukksund bru med veg.

Øygardsvegen (Misje-Toftøy).

Turøy ferjekai.

Bjelkarøy ferjekai.

Det er naturlegvis ingen som kan seie noko sikkert om kva bompengane har hatt å seie for realiseringa av desse prosjekta.

Utan bompengar, hadde vi då framleis hatt Laksevågfergen og ferje mellom Alvøy og Brattholmen, og hadde vi framleis køyrt rundt Garnes? Eg veit ikkje, men det som er heilt sikkert er at alle desse pro-



Vert det innkrevjing av førehandsbompengar på Askøyferja for å få realisert Askøybrua?

(FOTO V. ARNESEN)

sjekta har vorte realisert tidlegare enn om dei skulle vore finanisert med ordinære løyvingar, og eg vil våge ein påstand til: Hordaland har ikkje fått redusert dei ordinære løyvingane på grunn av desse bompenggeordningane. Tvert imot, så har dei ført til auka løyvingar, t.d. når det gjeld distriktutbyggingsmidlane (t.d. Selbjørn bru og Krossnessundet/Haglesundet bruer).

Framtidige bompengeprojekt i Hordaland

Følgjande prosjekt ser i dag ut til å vere aktuelle som bompengeprojekt i kommande 10-års periode:

Bru over Salhusfjorden.

Bru til Askøy.

Vestre innfartsåre i Bergen.

Kvisti bru til Osterøy.

Austfjordvegen.

Øygardsvegen (Toftøy-Rongøy).

Husavik ferjekai (Austevoll).

Samla kostnad for dei største prosjekta, bru over Salhusfjorden, Askøybrua, Vestre innfartsåre frå Storevatnet til Nygårdstangen, kjem på mellom 1.0 og 1.1 milliard kroner.

På bakgrunn av dei reduserte løyvingane til riksveg-anlegg og den vidare utbygginga av m.a. Nordre og Søndre innfartsåre til Bergen, så er det svært avgrensa ordinære midlar som vil kunne setjast inn på desse prosjekta innan 1990. Det går klart fram av hovudplanutgreiningane at dette er prosjekt som ligg godt

til rette som bompengeprojekt. Det som truleg vert det største problemet er å få lov til å ta opp dei store låna som vil bli naudsynt. Det er på denne bakgrunn at spørsmålet om førehandsbompengar er reist. Førehandsbompengar reduserer lånebehovet både til investeringar og byggjelånsrenter.

Dersom ein ser på vegutbygginga i Bergen i eit noko større perspektiv, så er innføring av ein bompengering rundt sentrum umåteleg interessant. Det vil kunne gi meir enn ei dobling av veginvesteringane i Bergen, samtidig som det ville ha ei rad andre positive verknader.

Ekstraskatt for hordalendingar?

Så kan ein spørje; kva vil det koste trafikantane? I 1982 betalte vi inn 31.2 mill. kr. i Hordaland. Pr. bil blir det 270 kr. året, pr. innbyggjar 75 kr. året. Til samanlikning betalte kvar innbyggjar 10.000 kr. i året i skatt og 7.000 kr. i avgift til folketrygden.

Vi brukte i 1982 145 mill. kr. til ferjebillett. I tillegg subsidierte staten ferjene med 65 mill. kr.

For dei bompengeprojekta som avløyser eller kortar inn eit ferjesamband, vil trafikantane i bompengeperioden betale det same som ferja kosta tidlegare.

Innfører vi nye bompengar i Bergen, anten berre på Vestre innfartsåre eller som ein ring

rundt sentrum, så er det i hovudplanen for Vestre innfartsåre (og no seinast i Transportplan for Bergens-området) dokumentert at innsparte tids- og køyretøykostnader på eit utbygd vegnett er langt større enn bompengane. Ved førehandsbompengar må ein vente ei tid før ein får nytte av bompengane. Til gjengjeld vil bompengetida etter opning bli kortare.

Som nemnt tidlegare er Hordaland det største bompengfylket i landet, men det er berre omlag 30% av dei samla bompenginntektene som vert innbetalt i Hordaland.

Ser vi ut over landegrensene, så er bompengbruer eit vanleg fenomen, og bompengefinansierte vegar er heller ikkje uvanleg. I Europa er såleis 70% av det franske motorvegssystemet bompengefinansiert, 90% av det spanske og over 80% av det italienske. I heile Stillehavsområdet er det bomvegar og sist, men ikkje minst, i Sør- og Nord-Amerika. Utan å gå i detalj vil eg og nemne at ulike former for førehandsinnkrevjing er svært vanleg.

I Italia er såleis gode bompengeprojekt med på å betale underskotet på dårlege, og i USA er det vanleg at når ein bomveg er etablert, så vert den bygd ut vidare både i breidd og lengd med hjelp av inntekter frå den første delstrekninga.

Konklusjon

Dersom eg skal prøve å svare på det spørsmålet som er formulert i overskrifta til dette innlegget, så blir det vel helst nei.

Bompengar er ikkje noko

På ferjene over Salhusfjorden har det vore kravd inn bompengar i fleire år. Midlane har m.a. vore med på å finansiere Alverstraumen bru, tunnel gjennom Mundalsberget, Krossnesundet bru og Haglesundet bru. (Biletet er frå Salhus).



«sesam, sesam» for vegutbygginga, men det har vore eit nyttig supplement til dei ordinære løyvingane, og det vil nok også i framtida vere einaste realistiske finansieringsmåten for store bruer til avløyning av ferjestrekninger. Når det gjeld den vidare utbygginga av innfartsvegane til

Bergen, ser det ut for at bompengar kan bli einaste måten å få desse bygt i komande 10-års periode.

Er så bompengar ein ekstraskatt for vestlendingar? Eg synes ikkje det er grunn til å

rope så høgt om det. Vi har eit uttrykk som heiter «utgift til inntekts ervervelse». Ser vi litt stort på det, kan dette vere ein passande karakteristikk av bompengane.

(Meir bompengestoff s. 28.)

Mannskapsstyrken i vedlikehaldet ned frå 99 til 79 mann

Justeringa godt i samsvar med reduksjonen til løyvingane til vedlikehaldet — også på riksvegane.

Drøftingane om justering av den faste bemanninga i vedlikehaldet er nå slutført. Resultatet gjev eit fast mannskap på i alt 79 mann, mot før 99 i heile fylket. Ein del tenesemenn vert overført til anlegg, medan det er innført overgangsordningar for eldre tenestemenn. Justeringa gjev god tilpassing til dei reduksjonane vi no opplever i vedlikehaldsløyvingane.

Omfattande arbeid tok til i 1980

På møte i POU-gruppa ved Hordaland vegkontor 26. november 1980 blei det vedteke å setja ned ei arbeidsgruppe som skulle vurdere bemanninga i vedlikehaldsdrifta.

Arbeidsgruppa som skulle vurdere bemanninga i R-3 og R-4 fekk følgjande medlemmer: Avd.ing. O. Lundstad, vedlikehald, formann.

Overing. K. Hisdal, vedlikehald. Økonomisk saksbehandlar B. Fjelde.

Vegmeister M. Sørensen, R-4, Midthordland.

Vegmeister T. Knutsen, R-3, Voss.

Hovudtillitsmann J. T. Aga, NAF. Spesialarbeidar E. Steinsland, NAF.

Konsulent M. Axelsen var sekretær for arbeidsgruppa.

Frå det omfattande mandatet kan nemnast:

«Oppgavene i vedlikeholdsdriften skal løses på den mest effektive og økonomiske måten under hensyn til gjeldende lov- og avtaleverk.

Organiseringen av arbeidet skal være tilpasset de oppgaver som skal løses i driften. Driften skal være rasjonell og effektiv med bruk av moderne tekniske hjelpemidler og skal gi meningsfylt arbeid for de ansatte.

Bemanningen skal være rik-

tigst mulig dimensjonert i forhold til arbeidsoppgaver og ansvar.

«Med utgangspunkt i dette skal arbeidsgruppen finne fram til størrelsen av den minste bemanningen som er nødvendig for å utføre det ordinære vedlikeholdsarbeid i to områder, R-3 Voss og R-4 Midthordland.

Når arbeidsgruppen har fremlagt en rapport, vil en vurdere nærmere hvordan undersøkelsen skal føres videre til de øvrige vedlikeholdsområdene.»

«Den faste bemanningen i vedlikeholdsdriften må dimensjoneres for å dekke behovet i den periode hvor behovet er minst. (fra «Driftsformer»).

Eter 8 møter la arbeidsgruppa i november 1981 fram sin rapport. Rapporten blei drøfta ved vedlikehaldskonferansen i Bergen 24. november 1981.

Gruppas syn på bemanningsstørrelsen var delt, men

vegkontoret fann likevel at det var rett å leggja rapporten til grunn for det vidare arbeidet med bemanningsjusteringa i vedlikehaldet på fylkesbasis.

Drøftingsrunder i alle områda

I tråd med «Hovedavtalens del II om medbestemmelse» blei det lagt opp til drøftingsrunde i kvart område, med eit allmannamøte først og sist i drøftingsrunden. På allmannamøta deltok driftssjefen saman med leiinga på vedlikehalds-avdelinga, hovudtillitsmannen, hovudverneombod og representantar frå personalavdelinga på vegkontoret i tillegg til tenestemennene i området.

Drøftingane gjekk føre seg ute i områda, på lågaste drøftings-/forhandlingsnivå. Det viste seg i praksis at sjølv om meiningsforskjellane til dels var store, så lukkast det å kome fram til semje etter 2-3 drøftingsmøte.

Føresetnader

Ein del føresetnader gjekk inn som ein del av drøftingsopplegget:

— Overgangsordningar for eldre tenestemenn i opp til 2 år.

— Ved langvarig sjukdom (over 3 dagar) eller ved særlege tilhøve, skal tenestemenn overførast til området frå anleggsavdelinga etter ein på førehand oppsett plan.

— Tenestemenn som blir overført til anlegg grunna reduksjon av den faste vedlikehaldsstyrken, kjem først i biletet ved tilsetjing i ledige stillingar i vedlikehaldsområdet.

Det siste drøftingsmøtet blei halde i R 1, Nordhordland, 9. september 1983.

Det avsluttande allmannamøta i R 2/8, R 5, R-6 og R 1 blir haldne i 1984. Det gjenstar og å setja opp avtale mellom

anlegg/vedlikehald om prioriterte anleggsfolk ved sjukdom i vedlikehaldet for R-1, R-2/8, R-5 og R-6.

Størst endring i Odda og Voss

Ser vi på dei konkrete tala i bemanningsjusteringa, ser endringane i dei ymse områda slik ut:

Område:	Faste tenestemenn 82/83	Faste tenestemenn etter justeringa
R-1	12 mann	12 mann
R-2/8	21 mann	20 mann
R-3	20 mann	11 mann
R-4	7 mann	7 mann
R-5	13 mann	11 mann
R-6	8 mann	9 mann
R-7	18 mann	9 mann
Sum	99 mann	79 mann

I den faste bemanninga er ikkje maskinførarar, måle-/merkelag tatt med.

Den nye bemanninga inneber at om ca. 2 år vil kvar fast tenestemann på vegen ha i snitt 46 km veg å halde ved like.

Reduserte midlar krev mindre mannskap

Eg trur vi kan vera svært nøgde med at vi har lukkast i å nå fram til ein fast mannskapsstyrke, som er godt tilpassa den aktuelle stoda når det gjeld disponible vedlikehaldsmidlar på riks- og fylkesvegar.

Ein reduksjon av mannskapsstyrken var ikkje til å kome bort frå, og det er alltid lettare å kome fram til ei løysing på eige initiativ innan fylket, enn når vi står «midt oppe i det med begge beina», og pengane ikkje rekk til stort meir enn lønningar. At vi ikkje rekk over alt som etter vår meining er naudsynt å gjera for å ta vare på den kapitalen som er

nedlagt i vegnettet, og for å stetta samfunnet sine krav, er eit ansvar vi må leggja på styrsmaktane som har hand om løyvingane. Vi har plikt til å få det maksimale ut av dei midlane vi får, og til best mogeleg å dokumentera for våre føresette kva for konsekvensar det har at vi ikkje får dei midlane som er naudsynt for å halda vegnettet ved like.

Mindre løyvingar — redusert vedlikehaldsstandard

Sett i høve til «Vedlikehaldsstandard og ressursbruk», som gjev retningslinjer for vedlikehaldsnivået på vegane, og dei prioriteringane som blir haldne fram frå sentralt hald, fører dei låge løyvingssammene særleg til at framkomsttilhøve og service blir skadelidande. I tillegg vil eg peike på den store uvisse som ligg i kvaliteten på den store mengda vi har av vegmurar av naturstein her i fylket.

Likevel vil eg på nytt streka under at sjølv om behovet for midlar er stort, *så er det dei midlar som vi til ei kvar tid får til disposisjon vi må retta oss etter og disponera på beste måte.*

Den vedlikehaldsstyrken vi no sit att med, vil vi i tida framover søkja å engasjera best mogeleg i det daglege arbeidet, ved m.a. deltaking på regelmessige byggjemøte.

Sverre Haugen er borte

Vi som arbeidet sammen med Sverre, har til fulle fått merke at det er blitt et stort tomrom etter ham.

Det var så lett å ta kontakt med Sverre Haugen når problemene oppsto, og vi var sikre på at problemene ble løst på en god og sikker måte.

Det var i 1956 at daværende oppsynsmann på Bergenshalvøya skulle gå av og spørsmålet om hvem som skulle overta oppsto. En dag kom vegsjefen på kontoret og sa at nå hadde han funnet mannen. Det var Sverre Haugen. Det var et lykkelig valg for vegvesenet.

Sverre Haugen var den første oppsynsmann som ble ansatt med vedlikeholdet som spesielt arbeidsområde, og han

medverknet i registrerings-/planleggings-/budsjetteringsprosessen og videre opplæring i teoretiske kunnskaper. En føresetnad for at vi skal få ei utvikling langs en slik veg eg her har skissert, er at den enskildte tenestemann, organisasjonene og leinga saman legg seg i selen for å oppnå det beste resultatet. Det er ein seig og omfattande prosess, men eg synest vi er komne godt i gang.

J. B. Jensen



var således med på den spede starten til funksjonsdelingen som senere ble gjennomført i vegvesenet.

Vi lærte meget snart å kjenne Sverre Haugens gode måte å løse problemene på. Dette ga seg uttrykk i det gode forhold han fikk til sine under- og overordnede, til andre etater og institusjoner og til publikum, som han hadde en nær kontakt med.

Nye oppgaver oppsto etter hvert i vedlikeholdet. Det er nok å nevne stripemalingen og oljegrusen. Det måtte settes erfarne og dyktige folk til å starte dette. Sverre Haugen var den som kunne sette i gang disse arbeidene, og han var ikke den som var redd for å ta dette på seg.

Da oljegrusarbeidene var kommet godt i gang, var det andre som overtok. Sverre kom tilbake og tok fatt på det meget viktige skilt- og oppmerkningsarbeidet, særlig i Bergens-om-

rådet, men også over hele fylket.

I 1977 ble Sverre Haugen vegmester i sitt gamle vedlikeholdsområde, Bergenshalvøya Sør. Oppgavene hadde nok vokset, men Sverre fortsatte å løse dem på sin rolige og gode måte.

Vi står nå overfor oppgaven å samle hele Bergenshalvøya i ett vedlikeholdsområde. Sverre Haugen rakk så vidt i det siste møtet å gi uttrykk for sitt syn på dette, men føyde da til at han av helsemessige grunner kunne delta lite i dette. Ingen av oss ante at dette skulle få en slik realitet. Vi trengte hans innsikt og dyktighet til dette arbeidet.

Jeg vil slutte med å trekke fram Sverres hjelpsomhet, hans gode humør og ikke minst hans gode smil, som alltid lå på lur.

Takk for din innsats, Sverre. — Vi lyser fred over ditt minne.

Eirik Vedeler Lie



Denne gruppen, som åpenbart har lagt seg i smiletrening, har ansvaret for Aksjon Publikum-opplegget i vegvesenet i Hordaland. Fra v. John E. Ellefsen, Lars Kr. Alsaker, Terje Totland og Ragnhild Øverland Arnesen. Terje Handeland var ikke til stede da bildet ble tatt.

(FOTO: E. GRØNDSAL)

AKSJON PUBLIKUM

HVORFOR AKSJON PUBLIKUM?

Alle som arbeider i stat og kommune, vet at det ofte kommer kritikk mot det offentlige. Folk synes det er stor avstand mellom dem og det offentlige apparatet. De synes det er vanskelig å finne fram i det byråkratiske apparatet og regelverket, og de gir uttrykk for at det som regel tar lang tid å få saker behandlet.

Målet med Aksjon Publikum er å rette all offentlig virksomhet mer inn mot de rettigheter, ønsker og behov som publikum har. Offentlige ytelser må nå fram til dem de er beregnet på. Folk bør være fornøyde med den behandlingen de får i offentlige organer, enten det gjelder tjenester, økonomiske ytelser eller kontrolltiltak. God kontakt og et tilfreds publikum gjør dessuten arbeidsmiljøet triveligere!

(Fra Aksjon Publikum-handlingsplan fra FAD)

Nå skal vi lære å være mer publikumsvennlige

«Smil til verden, og verden smiler igjen». Vi tror ordtaket har mye for seg. De fleste har vel erfart at dersom vi selv behandler dem som henvender seg til oss så vennlig og høflig som mulig, oppnår vi langt mer enn om man opptrer autoritært eller nedlatende. Vi vet det skjer i vegvesenet som andre

steder, vi kan jo bare vise til følgende «geniale», servert fra en av oss: «Du får sykle når du kommer til himmelen!» Det ble nylig referert i et sint leserbrev i Bergens Tidende. Det er dette og mye mer vi skal gripe fatt i med Aksjon Publikum, som skal stå i fokus for alle statsansatte i tre år framover. Målet med Aksjon Publikum er å gjøre all offentlig virksomhet mer innrettet mot publikums rettigheter, ønsker og behov.

Handlingsprogram

Til nå har vi utarbeidet et handlingsprogram for vegvesenet i Hordaland. Dette omfatter interne informasjons- og motivasjonstiltak, enkle, kortsiktige tiltak for alle avdelinger og to langsiktige tiltak som vi mener det er påkrevd for vegvesenet å forsøke å løse på en bedre måte. Det gjelder avkjørselssakene og sentralbordfunksjonen. Det er også foreslått en del samarbeidstiltak mellom de ulike avdelingene, og sist, men ikke minst, vil flere grupper få opplæring i publikumsbehandling. Dette gjelder ikke bare for dem som har sin daglige arbeidsplass på vegkontoret i Fyllingsdalen, men det er også planen å rekke en del av dere som møter folk langs vegkanten. Dere er en viktig del av vårt ansikt utad, og hva dere kan tilføre publikum av holdninger og informasjon, har stor verdi for folks oppfatning av vegvesenet.

Service

Aksjon Publikum gjelder oss alle. Det er ikke mange av oss som kan påstå at det han/hun gjør ikke har noen betydning for publikum. Det gjelder enten du skriver et brev, tar en telefon, eller hva det måtte være. Vi må betrakte hele vegvesenet som en etat som har som en av sine viktigste oppgaver å

yte service og tjenester overfor publikum. Og her har *alle* et ansvar.



«KJÆRE FUNKSJONÆR-HOR PÅ MINE ØNSKER!»

Det er viktig at hver enkelt tenker igjennom sine egne handlemåter og holdninger overfor publikum. Husk for eksempel på at for en utenforstående er *du* vegvesenet. Alle venter at du skal vite eller være i stand til å finne ut det meste om vegvesenet — som du selv venter når du ringer noen i Televerket.

Hva skal skje

Aksjon Publikum-gruppen består av Lars Kristian Alsaker, plan, Terje Handeland, biltilsynet, John E. Ellefsen, vedlikehold, og Ragnhild Øverland Arnesen (informasjon). Terje Totland, som har direkte kontakt med publikum i resepsjonen og delvis sentralbordet på vegkontoret, har vi tatt med i gruppen som «assosiert medlem».

Gruppens hovedoppgave er å utarbeide et handlingsprogram, som allerede er klart, og senere koordinere og om nødvendig ta initiativ til ulike tiltak som skal settes i verk

I første omgang vil gruppen gå i gang med en del interne tiltak, i håp om å motivere til effektiv innsats på dette viktige feltet. Dette vil i første rekke dreie seg om det som skjer på kontorene. I resepsjonen og i kantinen vil vi benytte oss av spesielle innslag omkring seks ulike tema:

Telefonkultur

Brevskrivning

Språkbruk

«Ikke mitt bord»-holdningen

«Meld fra hvor du er»

«Hvem gjør hva»-informasjon.

Det er meningen å begynne med dette etter nyttår.

Tiltak på avdelingene

På denne tiden regner vi med at hver avdeling er begynt å få sving på de enkle og kortsiktige tiltakene som er satt opp i handlingsprogrammet. Det kom inn en rekke gode forslag fra avdelingene, men for at det hele skulle bli noenlunde realistisk og overkommelig, har vi stilt ut en del tiltak som hver avdeling skal konsentrere seg om. Avdelingslederne er ansvarlige for at disse tiltakene blir gjennomført, og ellers for å rette opp i det som måtte forekomme av åpenbart dårlig eller manglende publikumsbehandling. Vi tenker ikke minst på det å svare på brev og henvendelser, og gjøre det innen rimelig tid.

Vi har satt årsskiftet 1984/85 som tidsfrist for å gjennomføre de kortsiktige tiltakene.

Opplæring

Det andre av de tre aksjonsårene er etter forutsetningen satt av til opplæring. Dette vil vi også forsøke å få til hos oss. Opplæring i publikumsbehandling har vi alle behov for, enten vi jobber inne eller ute, og vi arbeider for tiden med et opplegg der vi forsøker å strekke



OGSÅ SKRIFTLIG INFORMASJON KAN GJØRES
VENNLIG-OG BEDRE!

oss så langt vi kan med kurstilbud. Foreløpig vet vi ikke hvor langt vi kan gå, det står naturligvis på penger, og opplæringsmidlene for neste år har i skrivende stund ikke vært drøftet. Også her er det meningen at avdelingene selv skal følge opp etter at det er gjennomført et introduksjonskurs for en gruppe fra hver avdeling. Kurset består blant annet av et video-kursopplegg utarbeidet av Forbruker- og administrasjonsdepartementet. Dette vil vi bygge videre på og tilpasse til vår egen arbeidsplass.

Avkjørselssakene

Som våre langsiktige Aksjon Publikum-tiltak har vi valgt avkjørselssakene og sentralbordfunksjonen. Dette er vel noe av det som har voldt både oss og publikum størst problemer i den senere tiden. Målet er å redusere behandlingstiden og forbedre service og informasjon overfor publikum. Bedre oppfølging av sakene er også nødvendig.

I høst har driftssjef Jann B. Jensen og adm. sjef Edgar Aaland besøkt en del andre

fylker for å studere saksbehandlingen av avkjørselssakene der. De la fram et forslag til en ny ordning her i november, og vi vil komme tilbake til dette i neste nummer av Veg i Vest.

Sentralbordet

Også sentralbordfunksjonen har vi strevd mye med siden vi flyttet inn i nybygget. Sentralbordbetjeningen har så godt de kan, forsøkt å løse problemene underveis. De har bla. på eget initiativ «hospitert» en uke hver på biltilsynsstasjonen for å lære folk og funksjoner der bedre å kjenne. De har også foreslått at hver avdeling bør ha en «kontaktperson» som vet hvem folk er, hva de jobber med, og ikke minst hvor de er.

Aksjon Publikum-gruppen mener også at en bør vurdere mulige tekniske løsninger, som f.eks. installasjon av en kørdner. Det er opp til ledermøtet å gå videre med denne saken, eventuelt å sette ned en gruppe til å se på ulike løsninger.

I mellomtiden oppfordrer vi alle til å oppgi sitt direkte innvalgsnummer til alle de har en del kontakt med. Dette vil lette presset på sentralbordet betraktelig!

Biltilsynet

På biltilsynsavdelingen har man allerede lenge arbeidet med et opplegg for bedre publikumsbehandling. Vi har derfor ikke funnet det nødvendig å sette i gang ytterligere tiltak her. Det som er i gang, vil bli fulgt opp videre.

Etter planen vil vi forsøke å gjennomføre de fleste av de nevnte Aksjon Publikum-tiltakene fram til årsskiftet 1984/85. De langsiktige tiltakene og eventuelt opplæringen kan det være nødvendig å bruke noe lenger tid på, men alt skulle la seg gjøre innen tre års perioden fram til årsskiftet 1985/86.

Nå er alt avhengig av deg og den innsatsen du er villig til å legge i Aksjon Publikum. Vi vil forsøke å påvirke deg, gjennom de tiltakene som her er nevnt, og gjennom bedriftsavisen, trykksaker og oppslag. Målet er det samme for oss alle: bedre publikumsbehandling. Det kan omfatte alt fra å være mer vennlig og forekommende i telefonen, svare raskere på brev, skrive et enklere og mer forståelig språk — og bedre nynorsk, til bedre og raskere saksbehandling og bedre informasjon ut til publikum.

Aksjon Publikum-gruppen står til rådighet med råd og hjelp så langt vi har kapasitet til det. Vi er også svært mottakelige for alle gode tips.

Vi ønsker alle lykke til!

Aksjon Publikum-gruppen.

Vegfolk forteller — i radio

Kjell Hegdalstrand, som har samlet vegvesenet sin muntlige historie, har også laget flere radioprogram omkring en del av materialet han har samlet og personene han har intervjuet. På nyåret har du blant annet sjansen til å høre Finn Nitter, Stord, som tidligere var på anleggsavdelingen, og nå avdøde overing, Ingolf Glambeke, et av de kjente navnene innen vegvesenet her i fylket.

Intervjuet med Glambeke sendes 13. januar kl. 22.30 på P1. Nitter kan du høre 10. februar og 9. mars, til samme tid. Også 24. februar vil P1 bringe et program i samme serie, med Kjell Hegdalstrand og Lodin Aukland.

NTÅ I HORDALAND:

Hovedtema:

Gransking av sykkel- ulykker

Nordisk Trafikksikkerhetsår går mot slutten. Ein kan spørje seg om dette er endå eit av dei aksjonsåra som er gått i gløymeboka allereide før året er omme, eller om ein har oppnådd det som var målet med NTÅ — å skape betre holdningar til det som har med trafikktryggleik å gjere. Røynslene er vel ulike rundt om i landet; ikkje alle ser



auka trafikktryggleik som det viktigaste i verda, di-
verre!

— Her i fylket har røynslene vore relativt positive, meiner Reidun de Lange frå trafikkseksjonen på planavdelinga vår. Ho er sekretær for Fylkes-
trafikksikringsutvalet, som lokalt har fungert som sekretariat for NTÅ. — Vi har i samband med NTÅ lagt opp til tre større pro-
sjekt.

**Prøveprosjekt for
kommunane**

Det første NTÅ-prosjektet i Hordaland, var eit seminar om trafikktryggleik på Voss i mars i år. Dette var eit prøveprosjekt, utarbeidd av Hordaland vegkontor i samarbeid med TØI (Transportøkonomisk Institutt), og seminaret vart påkosta av Vegdirektoratet, med tanke på at opplegget seinare kunne bli eit tilbod til andre fylke. Hovuddeltakarar på seminaret

var ein representant frå kvart av dei kommunale trafikksikringsutvala og ein representant frå teknisk etat i kvar kommune, fortel Reidun de Lange. I tillegg var sjølvsgagt fylkestrafikksikringsutvalet med konsultative medlemmer med, representantar frå vegkontoret og Vegdirektoratet, Samferdselskontoret og plan- og utbyggingsavdelinga i fylket, politiet, skoledirektøren og Trygg Trafikk. Den nye, store trafikksikringshåndboka vart delt ut til alle kommunane, og seminaret gjekk i hovudsak ut på å vise korleis ein kan bruke denne handboka, finne argument for tiltak, og vite at det er rett, det ein gjer. Dette er spesielt gjort med tanke på kommunane, som stort sett ikkje har noko utvikla fagmiljø på dette området.

— Seminaret samla om lag 100 deltakarar, fortel Reidun de Lange. — Nesten alle kommunane i fylket var representerte. Det kom til livleg diskusjon, og vi har fått svært positive reaksjonar på tiltaket etterpå.

NTÅ-tema: Sykkelen

— Som hovudtema for NTÅ valde vi i Hordaland *sykkelen*, m.a. sett på bakgrunn av det stadig aukande talet på sykkelulykker her og andre stader, peikar Reidun de Lange på.

— I første omgang har vi gjennomført ei større gransking av dei tilhøva syklistane har i trafikken (Resultata av denne granskinga kan ein lese annan stad i Veg i Vest).

— I samband med rapporten om sykkelulykker 1982 har vi og vendt oss til legar og tannlegar for å få registrerte skader etter ulykker. Tanken er å sende ut spørjeskjema til alle legar og tannlegar. Og særleg interessant vil det vere å sjå registreringane i d på Voss og i Odda i høve til Stord, som no har fått eit differensiert vegnett.

seier Lars Kr. Alsaker, som har ansvaret for denne delen av arbeidet.

Granskingane omkring sykling og sykkelulykker skal etter planen føre fram til eit sykkelseminar i april neste år. Her skal temaet sykkel drøftast frå ulike synsvinklar, som sykkelulykker, fysiske tiltak for syklistar, vedlikehald av sykkelvegar, barn og sykkel, sykkelens konstruksjon osv.

— Her vil vi invitere syklistorganisasjonane, mellom anna for å øve ein viss sjølvkritikk og få drøfta korleis vi kan gjere ting betre, fortel de Lange og Alsaker.

Journalistseminar

Trafikktryggleiksåret 1983 vart her i Hordaland avrunda med eit seminar for journalistar 1. desember. Når dette vert skrive, veit vi førebels berre korleis programmet er tenkt. Seminaret er planlagt i samarbeid med to representantar for Bergens-pressen, og tanken er å drøfte korleis pressen og vegvesenet i fellesskap kan finne fram til arbeidsmetodar som kan bidra til å skape betre haldningar til trafikk, ulykker og trafikksikring. Ein av hovudinnleiarene på seminaret var Knut Evensen, mannen bak boka «— løp plutselig ut i vegen», og hans innlegg var basert på ein analyse av alt trafikkulykkesstoffet i alle Hordalands-avisene gjennom ein haustmånad.

Saman med representantar for vegvesenet, politiet og sjølvsgagt pressen, deltok ein far som har mista eit barn i trafikken, og professor N. Lange land, kirurgisk avdeling på Haukeland sykehus.

— Vi vonar at desse tiltaka våre vil gje utbyte for alle partar, seier Reidun de Lange.

Interne krafttak

Ho peikar vidare på at det også internt har skjedd ein del

i trafikktryggleiksåret. — Biltilsynet har intensivert utekontrollen, og vedlikehaldsavdelinga har intensivert arbeidet med mindre Aksjon Skoleveg-tiltak. Særleg har dei prioritert arbeidet med oppmerking av gangfelt. Der må vi føye til at vi har vore ekstremt uheldige med veret i år til merkearbeid, men vi ser det slik at det er viktig å halde fram med dette arbeidet, peikar Reidun de Lange på. — I samband med revisjonen av Norsk Vegplan vil vidare trafikktryggleiken bli vurdert i planarbeidet, noko som vil ha ei viss verd i avgjersprosessen. Dessutan har både fylkestrafikksikringsutvalet, vegkontoret og biltilsynet sagt seg viljuge til å hjelpe i det lokale trafikksikringsarbeidet.

NTÅ-midlar frå trafikksikringsbudsjettet

«Veg i Vest» spurde de Lange og Alsaker kva for tankar dei sjølv hadde gjort seg no på tampen av trafikktryggleiksåret. Dei var samde begge to. — NTÅ dreier seg om ein holdningskampanje. Det seier seg sjølv at dersom ein slik kampanje ikkje vert følgd opp med løyvingar og ressursar, så har ikkje dette så mykje for seg. Vi må jo då peike på at dette er det arbeidet vi gjer kvar dag likevel, anten det no er trafikktryggleiksar eller ikkje.

Som ein illustrasjon til dette kan dei fortelje at dei kr. 100.000 som vart løyvd til NTÅ i Hordaland, er teke direkte frå trafikksikringsbudsjettet for fylkesvegane dette året. Det er ikkje gjeve noko tillegg til budsjettet i høve NTÅ.

Det fortel kan hende litt om kor mykje politikarane legg i dette, anten det gjeld aksjonsåret i seg sjølv, eller trafikksikringsarbeidet generelt.

Rød

FØRERPRØVEN UNDER LUPEN:

Alle skal sikres lik behandling

I løpet av de siste 15—20 årene har det skjedd en enorm utvikling når det gjelder opplæring og prøving av bilførere her i landet. Fra den tiden da hvem som helst kunne utstyre bilen sin med et ekstra pedalsett og ta imot elever, er vi i dag kommet dit at kjøreinstruktører og trafikklærere først blir godkjent etter å ha gjennomgått en skikkelig opplæring. Dette kan være 1-årig utdanning ved Statens trafikklærerskole eller flere år i lære ved en kjøreskole og da etter fastlagt opplæringsplan. Parallelt med denne utviklingen er det utarbeidet normalplaner for den opplæring en bilførerkandidat skal gjennomgå, og førerprøven har utviklet seg i takt med det nærmere definerte innholdet i opplæringen.

Mens avgjørelsen bestått eller stryk til førerprøven tidligere ble overlatt mye til den enkelte sensors skjønn, vil den i dag i stor grad bli fattet ut fra hvorvidt kandidaten har de ferdigheter og kunnskaper som normalplanen forutsetter.



Prisgitt sensor

Når det gjelder målingen av de teoretiske kunnskapene en bilfører skal ha, har man i flere år brukt de samme spørreskjema over hele landet. Vegdirektoratet arbeider kontinuerlig med disse for å gjøre dem bedre.

Ved den praktiske del av førerprøven er man foreløpig ikke kommet så langt. Bestått/ikke bestått avhenger nok enda noe av hvor man avlegger prøven og for hvilken sensor. Normalplan og forskrifter angir nok hva som skal kreves av kandidaten, men man er fremdeles til en viss grad prisgitt sensors tolkning, kvalifikasjoner og skjønn — kanskje i litt for stor grad.

Mer lik bedømming.

For om mulig å komme frem til en mer lik bedømming av førerkortkandidater over hele landet, har Vegdirektoratet engasjert Transportøkonomisk Institutt (TØI) til å utarbeide et system for en standardisering også av den praktiske del av førerprøven.

Et slikt system har nå en tid vært prøvd ved tre biltilsynstasjoner. I den videre utprøving er enda ti store, små og

Nytt opplegg for førerprøven skal gi mer like vilkår og dermed større rettferdighet for førerkortkandidatene.

(FOTO E. GRØNSDAL)

mellomstore stasjoner tatt ut, bl.a. Biltilsynet i Bergen.

Cand. psychol. Alf Glad ved TØI har ansvaret for prosjektet som har som mål å gjøre forskjellen i bedømming ved førerprøven så liten som mulig. Det kan dreie seg om ulikheter når det gjelder hvilke situasjoner under prøven som blir tatt med i totalvurderingen, hvilke kriterier sensor har for bedømmingen av kandidatens prestasjoner, hvilket innholdt førerprøven gis, hvor vanskelig rute sensor velger etc.

Faste kjøreruter.

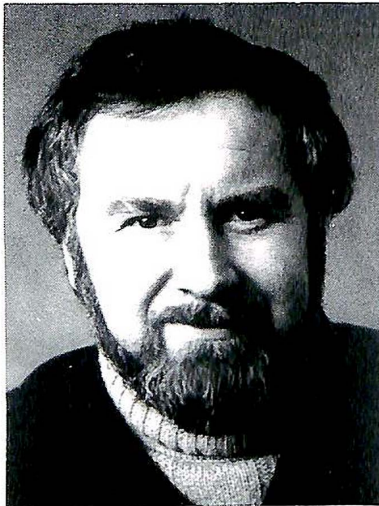
For å redusere muligheten til variasjon i bedømmingen har man utarbeidet et system med faste kjøreruter hvor det på forhånd er avmerket hva som skal vurderes ved de forskjellige steder underveis. Man er kommet fram til at bilkjøring består av fem handlingskategorier. Under prøven skal sensor vurdere kandidatens tegngiving, observasjon, fart, plassering og trafikktilpassing

Det er oppnevnt en prosjektkomité med representanter fra Vegdirektoratet, biltilsynets to organisasjoner, Statens Trafikk lærerskole, ATL (Autoriserte Trafikk skoleers Landsforbund og Norsk Faglærerlag. Denne har utarbeidet kriterier for hva som i enhver situasjon er akseptabel tegngiving, observasjon etc. Videre har man kommet fram til fordelingen av de forskjellige kategorier, slik at man f.eks. skal kontrollere kandidatens observasjon flere ganger enn f.eks. tegngiving, fordi observasjon anses som viktigere enn tegngiving. De kjørerutene som skal brukes under prøven utarbeides av biltilsynet. Her tegnes rutene opp skjematisk og det merkes av hvilke handlinger man vil vurdere på de forskjellige steder, fordelt slik som prosjektgruppen er kommet fram til. Det forutsettes at hver stasjon utarbeider så mange ruter som må til for å dekke alle momenter i opplæringen og også slik at man sikrer variasjon av rutene.

Problematisk i Bergen

Ved stasjonen i Bergen er foruten seksjonsleder tre sensorer tatt ut til å deli i prøveprosjektet. Vi spør seksjonsleder Arne Hilton hvordan arbeidet med opplegget har artet seg.

— Det har vært veldig interessant å arbeide med det nye førerprøvesystemet. Å finne fram til kjøreruter som på en rimelig måte dekker alle kriterier og handlingskategorier har vært problematisk. Vi har ofte måttet legge om rutene på grunn av vegvesenets og kommunenes arbeid på stadig nye steder i byen. Så vidt jeg skjønner er dette imidlertid et problem som Bergen ikke er alene om. Vi er nå stort sett ferdige med rutene og er begynt å kjøre prøver etter det



Arne Hilton

nye systemet. Fram til den 10. januar 1984 regner vi med å ha avviket 200 prøver på denne måten.

— Er det nytt for biltilsynet å velge ruter og bedømme etter bestemte kriterier?

— Nei, sensor har nok også tidligere brukt sine «faste ruter», men når det nå skal ned på papiret akkurat hva som skal prøves på de forskjellige steder, har det ikke alltid vært så lett å bli enige. Det nye er vel at når ruten først er nedtegnert og utarbeidet så må den følges slavisk fra begynnelse til slutt.

Scorer poeng

— Hvor lange er rutene, og hvor lang tid varer en førerprøve?

— Kjøreprøven strekker seg over ca. 30 minutter. I tillegg regner vi med 15 minutter til klargjøring før prøven og en oppsummering etterpå. Dette er kanskje særlig viktig ved det nye systemet. Det forutsettes nemlig at sensor hele tiden noterer poeng eller ikke poeng for kandidatens atferd. Samtidig skal han/hun passe på og eventuelt være klar til å avverge farlige situasjoner. Dette krever også stor konsentrasjon fra sensors side

— Hvor mange poeng må kandidaten oppnå for å bestå prøven?

— Det er ikke bestemt enda. Foreløpig er vi med på et prøveprosjekt. Avgjørelsen bestått/ikke bestått tar sensor fortsatt ut fra egen helhetsvurdering av kandidatens prestasjoner. De nye prøvenes resultater, sammen med utfallet bestått/stryk ved prøven, skal sendes til TØI når prosjektet er avsluttet. De vil videre bli databehandlet og først her vil det fremgå hvilken poengsum som skal gi bestått/ikke bestått. Denne grensen vil måtte angis i prosent da rutene kan ha forskjellig antall oppnåelige poeng. Dessuten kan det være punkter underveis som sensor av en eller annen grunn ikke fikk vurdert og som dermed ikke regnes med.

Prøveprosjekt

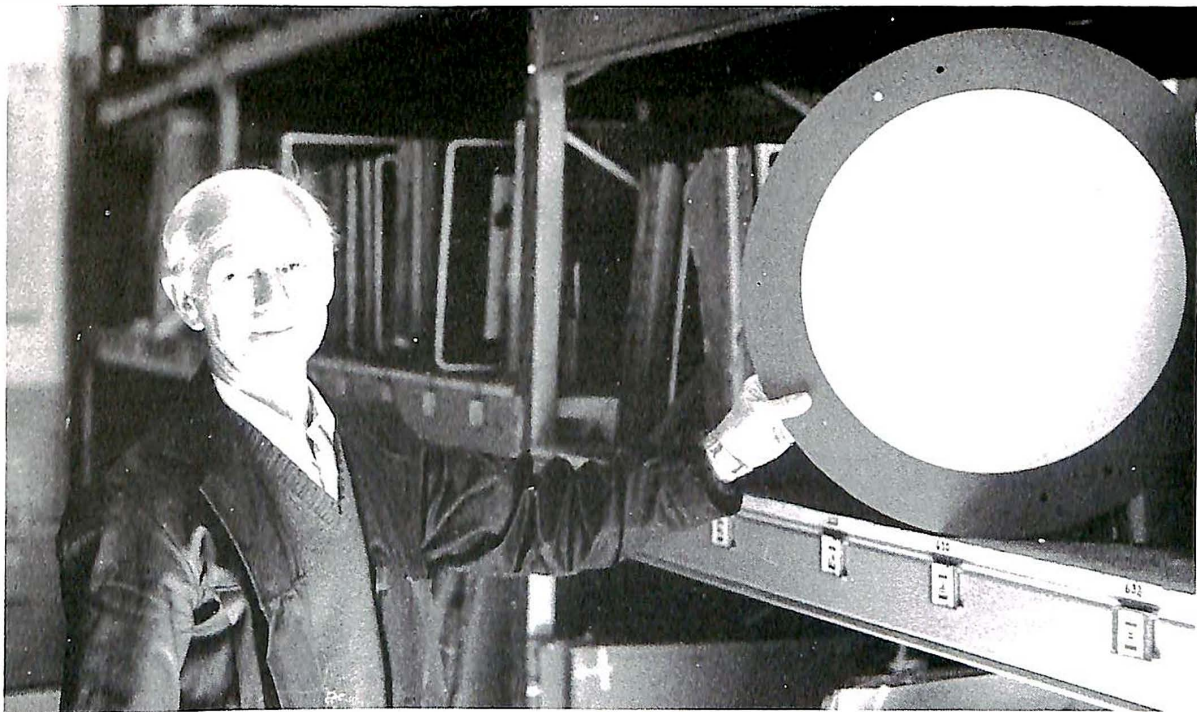
— Når vil dette systemet bli innført i resten av landet?

— Som sagt er dette foreløpig et prøveprosjekt. Først når utprøvingen er avsluttet og prosjektet kan behandles og vurderes som helhet, vil det bli tatt stilling til om dette skal innføres som permanent førerprøvesystem.

— Men trenger vi dette nye systemet for den praktiske delen av førerprøven?

— Alt forandrer seg, men førerprøven har kanskje ytre sett forandret seg lite. Vi må ikke bli så fastlåst i et mønster at vi ikke er villige til å se vårt arbeid fra nye synsvinkler. Det har vært bevisstgjørende og svært lærerikt å arbeide med forberedelsene til denne type førerprøver. Vi er som sagt nettopp kommet i gang med å kjøre prøver etter disse rutene. Om systemet egner seg som permanent førerprøveordning vil vise seg under den videre gjennomføringen av systemet.

G. C.



Kapasitet: 3000 vareslag og 10.000 palleplassar

— Men meld frå om behov, så skal vi gjere det endå betre, seier leiaren for lageret, Styrk Ersvær.

Har du nokon gong vitja lageret vårt i Rådal? Vi kan seie deg for visst: du vil verte positivt overraska! Betre orden — og reinare golv — finn du vel knappast heime hos deg sjølv, vil eg påstå! Leiaren for lageret, Styrk Ersvær, set si ære i dette, har vi forstått, og jamen inneber dette store føremoner for «kundane».

Men «kundane», kven er so dei? Ja, det kan vere eg og du, det, alt etter kva for ønskje og behov vi har i den jobben vi skal gjere. Men bortsett frå ein del personleg verneutstyr vil det i første rekkje vere dei ulike driftsavdelingane som har størst nytte av det lageret Ersvær og hans folk etter kvart har bygd opp i Rådal. Og høve til å leggje opp til ein høveleg lagerfunksjon fekk dei først til fulle då vegsentralen stod fullt utbygd i 1981.

Styrk Ersvær i det velordna og rommelege kaldtlageret.

(FOTO RØA)

Stor kapasitet

— I dag har vi eit sokalla varmtlager på omlag 400 m², medan det store kaldtlageret vårt er på heile 730 m², fortel Ersvær til «Veg i Vest». — Kaldtlageret er først og fremst til lagring av paller, og det rommer i alt 10.000 palleplassar, noko vi er godt nøgde med. Reolane er regulerbare, slik at vi kan lagre i fleire høgdar. Her har og nokre av avdelingane fått avsett ein del reolplass for seg sjølv.

Og dei meter på meter med velordna, ryddige hyller lageret har å syne fram, inneheld ei rekkje ulike vareslag.

— I varmtlageret har vi i alt om lag 3000 ulike vareslag, medan det varierer sterkt på kaldtlageret, fortel Ersvær. Det er ikkje småtteri å halde greie på.

► Bra omsetning

— Det må vere store verdjar som er samla her?

— Det er det, og vi har ei bra omsetning, om vi så skal seie det sjølv. Vi er oppe i ei omsetning på nær 10 mill. kroner i året, og har hatt toppar på om lag 1 mill. kroner i månaden, fortel Ersvær.

Likevel trur han ikkje at alle veit godt nok kva som er å få her. — Nye varer vert for seint kunngjort, folk veit ikkje at vi held dei på lager, og så skaffar dei seg varene sjølv utanom vårt eige lager. — Vi bør vel ta følgjene av dette og drive betre marknadsføring for oss sjølv, meiner Ersvær.

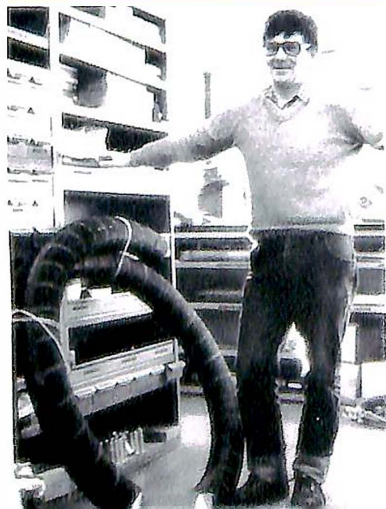
— Vil dette seie at vi ikkje er flinke nok til å bruke vårt eige lager?

— Stort sett fungerer dette bra, og rekneskapen syner jo og at drifta går bra, peikar Ersvær på. — Vi vonar sjølvsgagt og at kundane er nøgde. For oss er det ikkje alltid like lett å gjere kundane til lags, av di vi ikkje veljer varene sjølv. Vi er bundne av rammeavtaler som innkjøpskontoret i Vegdirektoratet har gjort.

Meld frå om behov!

— På den andre sida bør kundane vere og vite at dei av og til stiller urimelege krav. Er-

Hilberg Nylund med litt av utvalget på varmlageret



Lars Røsseland i arbeid på kaldt lageret.

svær syner t.d. til at tunnelboltar oftast vert kjøpt direkte inn til anlegget, og at det deretter er vanleg å supplere frå lageret. — Det er vel og bra det, streker han under, — men ofte haster det svært, og av di vi aldri veit noko konkret om behovet for slikt utstyr, så er det og vanskeleg å ha eit skikkeleg varelager. Vi trur det må vere mogleg å ha meir oversikt, så vårt ønskje er at driftsavdelingane må rekne ut behovet for neste år betre. Vi treng så god informasjon som mogleg om behovet, så skal vi klare slike saker greit. Og Ersvær peikar på at det ikkje er så bra å «brenne inne» med større lager, det binder mykje kapital. — Fekk vi vite litt meir, ville det vore leitare for oss å arbeide. Då kan vi føre eit passende lager.

— Finst det reglar for kva de skal ha på lager?

— Vi har ikkje noko spesifisert. Vi må vurdere etterspurnad, kostnad, leveringstid og fraktavstand. Røynslene vare syner samstundes at brukarane veit lite om lagerhald og økonomi — då ville dei ha stilt andre krav. Det ser elles ut til at dei fleste gjer enkle kjøp sjølv, medan det som tek tid vert overlata til oss. Og vi ser stadig at mange lar seg lure av snarte seljarar

Bør nytte varekunnskapen betre

— Eg trur at dersom Hordaland vegkontor berre brukte innkjøpsseksjonen og lageret til å gjere innkjøp, så ville vi oppnå svært gode føresetnader. Då ville ein betre kunne utnytte den varekunnskapen vi har, og eg trur vi kunne skape endå betre tilhøve på dette området — det er jo dette vi jobber med heile dagen!

Det er i første rekkje rekvisita, reservedelar, verneutstyr, skilt og oppsetningsmateriell som er lagervare, og lageret må ikkje bli for stort, det må alltid vurderast ut frå kva som er føremålstenleg, hevdar Ersvær. Det er i dag fem mann i arbeid på lageret, og Ersvær vonar å få ein til på kaldt lageret, der dei dessutan har skilt og utleige av kategori 4-maskinar, som begge delar krevjer mykje tid. Produksjonen av so-kalla Ethafoam plater til isolasjon i tunnelane vare høyrer og inn under lagerverksemda i Rådal, så her skjer litt av kvart.

Kan hende er det noko å sia nærare på for andre og?

Røa

ORDET FRITT

VEG I VEST i ny drakt — og litt til

I ny drakt og med et innhold som spenner fra Søndre Innfartsåre sett med «gåseøyne» på framsiden, — til moderne «bus» i arbeid på medaljens bakside, var «Veg i Vest» i oktober et nesten nytt bekjentskap. Ja, man har tydelig fornyet seg.

Det nye formatet gjør etter vår mening ikke bare bladet mer oversiktlig og lettere å lese, men først og fremst gir det større rettferdighet til de mange fine og interessante fotoene.

Ja, store og tydelige fotos er viktige for oss, for det er nemlig på det plan vi gjør vårt bekjentskap med bl.a. «kjentfolk» ute på Spelhaugen.

Og slik må det nok kanskje være, men da er det jo godt å ha en skikkelig referanse, om vi noen gang skulle råke borti en av disse lokale størrelser på vår veg.

Apropos fotos: Hva med en fotokonkurranse i Veg i Vest?»

Eller er det kanskje det som allerede foregår uten at vi vet om det?

I så fall, heldig er de som har fått nådegaven og i bedriftsavisen rekker opp med bildene sine. Sjøl har vi forresten med stor ambisjon og lite kamera lenge lusket rundt på jakt etter det rette motiv, som

et bidrag til bedriftsavisen. Men med det som har festet seg til filmen pr. nu, har vi kun markert oss med noen solide «talenter» i en fotohandlers pengepung.

Men vi føler oss ikke ensom av den grunn, for der hadde vært folk før.

Ellers har spinnesiden hos oss etterlyst en kryssordoppgave i bedriftsavisen.

Etter vår mening en god idé. Den kan bli til hygge og nytte for mange (eventuell interesse er jo lett å registrere). Eller hva med en: «Gjest i «Veg i Vest»? Vi tenker da på «vanlige» mennesker som i bedriftsavisen gjerne forteller litt om seg og sitt.

Av erfaring vet vi det fins mye interessant å høre langs

Kilometrering av fylkesvegane

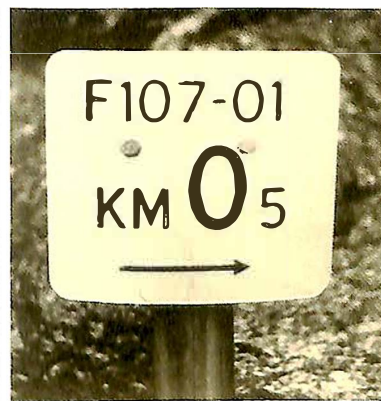
Desse små skilta er etter kvart dukka opp fleire stader i fylket. Dei syner at vi no er komne i gang med å kilometrere fylkesvegane, på same måten som for riksvegane. Arbeidet tok til i fjor, og før det har vi berre hatt kilometrering på kart.

Til no er arbeidet kome så langt at det finst referansepunkt for fire kommunar, Kvinnherad, Jondal, Voss og Bergen. I år er ein kome i gang i Lindås kommune. Dei øvrige kommunane i fylket følgjer fortløpande, og arbeidet skal etter planen vere

gjennomført over ein dryg fireårs periode.

Dei små, firkanta kilometer-skilta vert sett opp ved vegkanten for kvar 500 m. I tillegg vil ein finne eit skilt med sluttal der vegen grensar til kommunal eller privat veg.

Samstundes er det laga kartmaterieill over fylkesvegane i desse kommunane i målestokk 1:5000. Her vil ein finne same informasjon som på flybiletta av riksvegane. Hovudarkivet for desse karta er å finne hos T. Haugen, planavdelinga.



Kilometreringa vert m.a. nytta til registerboka som Vegdirektoratet gjev ut kvart år. Dette arbeidet skal vi no ta over sjølv. Også for skilt- og avkjørselsregisteret er kilometreringa nyttig, og all registrering vert gjort ut frå desse punkta som no vert markert.

vegkanten. Og uten å gå redaksjonsrådet i næringen, mener vi å ha hørt om en veteran i Hordaland vegvesen som fra sin tid på anlegg bl.a. har tatt vare på et langebrød som nå må være 20—30 år gammelt +

en «munkepanne» for vedkomfyr, som skal være fra før Halvor Lassesens tid (bestefar til Camilla Collett som var klokker på Osterøy et sted). Her må det jo ligge an til noe brukbart?

I høve vegopninga Rolvsvåg-Lønningdal:

Gjør Veien smal —!

*At vandre den Vei som er aapen og breed
og ei ane Fare — men kun ane Fred,
Kan ænde med gnissende Tænder.
Thi Veien som fører til Lykkes Sal
er tæmmelig kronglet, — og tæmmelig smal,
saa vidt som vi Skriftene kiænder —.*

*Der bygdes een Vei ved den braadype Fiord
hvor Lyng og Konvaller og Furuer gror
— eet Landskab som kaldest for «Stranden».
Den bygdes for breed, og bleev saadan for dyr,
og Pænger bleev unødig sat over Styr;
— man sagde: Det var da som Fanden!*

*Og dermed bleev Hoderne nedlagt i Bløt
— og laa der, intil de bleev bløde som Grød,
og skarpe — som Silden i Lake:
«Hvis Veien er bleeven een Meter for breed,
saa kan man jo efterpaa finde det Sted
og hengrave Jorden tilbake!*

*At saadan faa Veien fra bred og til smal,
det er vel een Tanke som er genial
— og udklækkes kun hos de store.
«Thi Veien til Stranden bleev sikrere saa».
Thi det som vi smaa ikke skiønner os paa,
det ved de nok hist paa Kontoret —.*

*Og vandrer du frem paa den usmale Sti,
hvor Lycken kan synes at kiækt staa dig bi,
da husk kun paa Ordet — det kiændte!
Og derfor: Hav Tak, kiære Vænnere, som veed,
og leeder os bort fra den Vei som er bred!
Thi nu har vi Glæde i vante —.*

Jimmi Øvredal,
Øvredal i Os.

For øvrig har vi registrert at det er smått med stoff fra sport og hovedtillitsmann, men det bekymrer oss lite, for det folket er ikke «munnvalen» og vet nok å si fra. Men slike tanker bør en vel helst holde for seg sjøl, ellers blir en nok for en Larris blant Vangsgutar.

Til slutt: Vi håper å få beholde den «nye» bedriftsavisen. Saken gjør seg i tillegg bedre enn før, både på bord og i hylle, men en betingelse må være, at man ikke nå har i tanker å bli så «fin» at vi andre som av og til har noe på hjertet ikke lenger tør delta.

Hilsen
B & R

P.S. Når det gjelder årsmeldingen, så har nok den gått oss hus forbi. Derimot har vi hatt både nytte og glede av heftet med bilder og tekst fra det nye vegkontoret.

*«— eit lite glytt attende
over skuldra for den som
er blitt pensjonist», har
han kalla det, mannen
som har send «Veg i
Vest» dette vesle diktet:*

VED MILEPELEN

*Du står ved milepelen
Du undrast på at han
ikkje
stod på høgda —
Du ser attende, oppover,
og merka ikkje undabak-
ken.
Du fekk ikkje nyta
utsynet derifrå,
du hasta berre vidare.
Du kan berre sjå
attende no
mot høgda bak deg.*

*Du skal ikkje dit meir.
For du er komen til
milepelen —*

Lars Steinaberg

Dette var neimen ikkje til å tru! Ektemannen og meg på tur til Westland hotel — på kurs!

Av alle nymotens fenomen var no dette det mest utenkjelege.

Her har gubben arbeidd som vegvaktar og på anlegg i 20 år, traska og trakka, grøfta og raka stein, sete ute og ete nista si medan vadlasletta rann, til andre tider med sol og fuglekvitte, alltid trugen og stødig, passa arbeidet — ryktet til trass.



Interesserte tilhøyrarar, frå v. fru Haugland, ekteparet Fromeide og ekteparet Sørensen. (FOTO K. HOLE)

Frå nistesmørjing og beistastjorn til pensjonistkurs på hotell

Men sjå: «Hvad du evner kast av i de nærmeste krav», sa dikteren.

No på «hadlet» til pensjonsalderen kom tilbodet: tre dagers opphald på hotell med full løn + ektemake. Eg maste so pass lenge at slippen vart send siste dagen, og svaret kom: me var velkomne på kurs.



Det er openbertt eit alvorleg emne ekteparet Gjerde følgjer med i her

(FOTO K. HOLE)

Me vart installerte på eit førsteklasses hotell, med bad og det som høyrde til. Nistesmørjing, oppvask og beistastjorn vart ein saga blott.

Etter ein herleg frukost skreid me til verket.

Vegsjef Martinsen ynskte oss velkommen, han hadde køyrt den lange vegen i ruskaveret for å vera med oss fyrste timane, det sette me pris på. Litt spende og trangpusta var vel nokon av oss, men kursleiaren vår var endefram og grei, han løyste på knutane so me slappa av og vart motiverte til meir lærdom om vår situasjon.

Alt kan eg ikkje koma inn på her, men markedsjef Egil Storvik pensa oss med ein gong inn på nye tankar, so me faktisk kom til å sjå oss sjølve frå ein ny synsstad. Han ville gjerne gi oss meir tru på oss sjølve, viste oss at me var ein

ressurs i samfunnet. Endå om me innerst inne visste dette, var det godt å høyra. Eg noterte flittigt, men eg såg at mange av dei eldste gubbane retta ryggen so det var åt å knaka, konene såg mykjese-gjande på førelesaren, so på kursleiaren, nikka so til ektemannen, mens det blinka bak brilleglasa «no, ka sa eg!»

Sidan veksla det på, me fekk høyra kor best me kunne ta vare på kroppen vår, sinnet vårt, korleis me burde bu. Til og med om me ville byggja til eller om, so vart det rad til dei og.

Det opna seg radt ei ny verd stundom. Ei lita jente som viste seg å vera psykolog, stod fram og fortalde oss kor ine skulle ta dagane, ho visste kva ho kunne, den tytta.

No var no me i gruppa helst heldige, dei fleste hadde eige

«Grunnlag og hovedmål» under revisjon

Endringene i vegvesenets generelle policy vil bli innarbeidet i rulleringen av vegplanen.

Grunnlag og hovedmål (GOH) for Statens vegvesen ble lagt fram i 1978. Det ble da forutsatt at dokumentet skulle justeres og oppdateres hvert fjerde år, og at eventuelle endringer i prinsipielle mål og holdninger ble innarbeidet i langtidsplan/vegplan.

Det tok litt tid før dette kom i gjenge, men i 1982 ble det satt ned et utvalg med vegsjefen i Vestfold, Johan Lepperød, som formann.

Utvalget har nå lagt fram et revidert utkast til GOH som er sendt ut til høring i etaten. Svarfrist er satt til 1. juli 1984. Dokumentet vil så bli bearbeidet og behandlet i forbindelse

➤ hus, dyr å stella, fiska litt, so fritidsproblem vart det lite av, og som ein vegvaktar sa: «Da ska so lite te åt oss». Replikane kryssa rommet reit som det var

«Veg i Vest» har vel ikkje spalteplass meir, so eg vil senda ein takk til dei som legg opp til desse kursa, takk til kursleiingar og til personalet på hotellet for hyggjeleg handsaming.

Takk og helsing til alle i gruppa frå ei av konene som var med

med vegplanarbeidet, slik at endelig revisjon vil foreligge i 1985.

Utvalget sendte ut skriv til vegkontorene og avdelingene i Vegdirektoratet for å få et bedre grunnlag for revisjonsarbeidet. Det viste seg at selv om flertallet mente at GOH var av betydning, hadde dokumentet begrenset verdi som styringsdokument av ulike årsaker, som bl.a. at dokumentet er dårlig kjent nedover i organisasjonen, dvs. det er få som kan identifisere dokumentets prinsipielle formuleringer med sine mer jordnære problemer og oppgaver, eller at GOH er for generelt, positivt og uklart, og tidens viktigste saksområder fanges ikke opp.

Det er en del uklarheter om hvilken rolle GOH skal spille i etaten. Da arbeidet ble satt i gang i 70-årene var det hensikten å tenke gjennom vår plass i samfunnet, oppgaver og mål, og sette i gang en langtidsprosess. Det er derfor ikke annet å vente enn at dokumentet ble noe uklart og kanskje litt «høytflyvende».

Utvalget som nå har arbeidet med revisjonen, mener at man med fordel kan gjøre visse endringer i GOH. Omtalen av langtidsprosessen er redusert, og utvalget forsøker å legge større vekt på omtalen av kritiske (viktige) områder. Etter min oppfatning har utvalget funnet fram til klarere, mer konkrete og entydige formuleringer innenfor ulike sider av virksomheten.

Grunnlaget for etatens virksomhet står fast:

- Samfunnets behov for et organisert vegtransportsystem.
- De overordnede politiske myndigheters behov for å styre dette systemet.

Utvalget har festet seg ved følgende «kritiske områder»:

- ressursknapphet — lavere ressurstilgang til vegvesenet
- arbeidsledighet — økt konkurranse om arbeid
- «utdanningssamfunnet»
- hurtig teknologisk utvikling
- raske endringer i holdninger og krav — bl.a. til tjenesteyting fra samfunnet til den enkelte eller til gruppen.
- byråkratisering — avbyråkratisering
- delegering — enhetlig styring
- endringer i forvaltningen — bl.a. fylkeskommunenes inntektssystem, ansvar for trafikksikkerhetsarbeidet
- nye krav til ledelse
- behov for personell med annen utdanningsbakgrunn enn det som har vært vanlig.

I utkastet som nå foreligger er derfor innholdet noe endret, og de vesentligste er å finne under kapittel III. — Viktige oppgaveområder og mål er:

Trafikksikkerhet

Loverket er endret og ansvaret for trafikksikkerhetsarbeidet er klarere plassert. Utvalget har fulgt opp dette og også gitt uttrykk for vegvesenets holdning og mål. «Gjennom et bredt engasjement og konkrete mål vil vegvesenet arbeide for å redusere antall ulykker».

Under et punkt om trafikantene, har utvalget foreslått følgende: «Vegvesenet vil arbeide for at trafikkopplæring får en større plass i skoleverket»

Miljøet på og ved veggen

Utvalget har tatt hensyn til at det nå foreligger retningslinjer som bl.a. fastsetter tålegrenser for støy. Utvalget har videre foreslått at vegvesenet legger større vekt på landskapspleie og sørger for tilfredsstillende parkeringsforhold på større utfartssteder.

Økonomiforvaltning

Stikkordene under dette punkt er: dokumentasjon, behov, resultat og konkurranseevne.

E Staten vil legge stor vekt på å dokumentere resultatene av sin virksomhet, herunder egen konkurranseevne.

Bruk og vedlikehold av vegtransportsystemet

Forslag til endringer under dette punkt går ut på i større grad å fremheve en positiv holdning overfor godstransport og kollektivtransport, også når det gjelder nødvendige kontrolltiltak.

Gang- og sykkeltrafikk

Punktet er nytt. Gang- og sykkeltrafikk var tidligere omtalt under Forholdet til publikum. Utvalget foreslår nå at Statens vegvesen vil legge vekt på å øke vegstandarden for gående og syklende. Fra før står det bare at hensynet til gang-/sykkeltrafikken skal ivaretas.

Veg- og vegtrafikkplanlegging

Følgende avsnitt er nytt her «Valg av teknisk kvalitet og standard skal skje med utgangspunkt i mal om lavest mulig total kostnad for vegens levetid».

Vegarbeidsdriften

Utvalget har omtalt driftsøkonomiske hensyn, effektivitet og produktivitet og kvalitetssikring.

Valg av driftsformer

Fordelingen på driftsform skal skje ved konkurranse. Dessuten mener utvalget at det er viktig å understreke følgende:

«Når en skal dimensjonere ressursene for drift i egen regi, skal en bygge på at arbeidsplasser i privat virksomhet er samfunnsmessig likeverdig med arbeidsplasser i offentlig regi».

Arbeidsdeling

Utvalget har med et nytt punkt om prinsippene for arbeidsdelingen mellom Vegdirektoratet og vegkontorene.

Bruk av ny teknologi

Vegvesenet bør få en klarere holdning til bruk av ny teknologi. Utvalget har derfor foreslått eget punkt om det.

Informasjon

Nytt her er at utvalget foreslår klart uttrykt at Statens vegvesen skal ha en informasjons-tjeneste.

Utvalget mener at en periodisk revisjon av GOH bør kunne kombineres med et mer kontinuerlig arbeid med dokumentet. De skisserer et opplegg for et slikt kontinuerlig arbeid. Som utgangspunkt mener de at formålet med GOH bl.a. må være at dokumentet skal innby til dialog om oppgaver, mål og holdninger. Denne dialogen ble ikke oppnådd med den første utgaven av GOH.

E Statens ledelse, som har ansvaret for arbeidet med GOH, bør hvert år summere opp endringer i ansvarsforhold, oppgaver, mål og holdninger som finner sted. Det bør utarbeides oversikt over viktige uavklarte områder, og angis framtidsplan for eventuelle utredninger og klargjøringer.

Hvert 4. år bør så ledelsen foreta en grundig vurdering av GOH, og om nødvendig revidere hele dokumentet.

MA

SØKNADSFRISTAR

for velferdsmidlar og hytteleige.

VELFERDSMIDLAR:

Søknadsfrist for tildeling for 1984 er 1. januar 1984.

Søknadene må sendast Anna Maria Måge, Hordaland vegkontor, Spelhaugen 12, 5033 Fyllingsdalen

HYTTENE

Søknadsfrist for leige av hyttene til vinterferien (skoleferien 1984) er fredag 20. januar 1984.

Søknadsfrist for hytteleige til påskeferien er fredag 24. februar 1984.

Hyttene som kan leigast ut er:
Tokagjelhytta, Kvamskogen
Vegvokterhytta, Kvamskogen
Fossen-Bratte, Kvamskogen
Vikafjellshytta, Vikafjellet
Krossdalshytta, Hardangervidda
Håradalen, Røddal
Staven, Austmannalia
Midtlæger, Haukeifjell
Nupshadlene, Haukeifjell
Ovågen, Øygarden
Bømlo, Finnås
Drotningsvikhytta, Godvik

Dei 9 førstnemnde er fjellhytter, og dei 3 siste ligg ved sjøen
Søknader om hytteleige må sendast skriftleg til Ruth Furhovden, Hordaland vegkontor, Spelhaugen 12, 5033 Fyllingsdalen. I søknaden må stå alternative hytteynskje, og antall personar (vaksne + born) må oppgjevast.

VERDAS LEIANDE BOMPENGEBY?

AV PER S. MYHREN

I samband med transportplan for Bergen er forslaget om å setje opp ein bompengering rundt Bergen sentrum lansert.

Utan å ville dra ei direkte samanlikning, kan det kanskje vere av interesse å sjå på det systemet ein har i New York.

Byen New York ligg i stor grad på tre øyar (Manhattan, Staten Island og Long Island). Det betyr at trafikken inn til byen og mellom dei ulike bydelane går via bruer og under-sjøiske tunnelar. Desse anlegga, som i si tid vart bygde som bompengeanlegg, er no for det meste nedbealte, men bompengordningane er ikkje avvikla.

Grunnen til at ein framleis har bompengordningane intakt er følgjande

Stat og kommune vil ikkje ta dei store vedlikehaldskostnadene på desse anlegga inn på dei ordinære vegbudsjetta. Spesielt viktig for bruene/tunnelane inn til Manhattan er at ein ønskjer å redusere biltrafikken og fa trafikantane over på tog/T-bane/buss. Den tredje grunnen er at overskotet bompengeselskapa har, går inn i stats- og kommunekassa som ein del av skattegrunnlaget

Trafikken til New York frå sør og vest går over 6 store anlegg (4 bruer og 2 tunnelar). Bomselskapet her er hamnestyret i New York (Port Authority of New York and New Jersey), og dei tar inn 1.1 milliard kr. i

Kor mykje bompengar vart det til samanlikning betalt på vegar/bruer/ferjer til og i Bergen i 1982?

— Løvestakktunnelen	4,2 mill. kr.
— Arnanipatunnelen	4,2 mill. kr.
— Sotrabrua	8,5 mill. kr.
— Steinestø—Knarvik	2,0 mill. kr.
— Salhus—Frekhaug	0,4 mill. kr.
— Krokeide—Austevoll	0,4 mill. kr.
Sum	19,7 mill. kr.

bompengar pr. år. Bomsatsen er ein og ein halv dollar eller om lag 10 kr. Innkrevjing berre i retning mot byen.

Mellom dei ulike bydelane er det 9 bomanlegg (7 bruer og 2 tunnelar). Det er eit kommunalt selskap som står for desse anlegga (Triborough Bridge and Tunnel Authority), og dei årlege bominntektene ligg på 1.8 milliardar kr. Bom-

satsane varierer frå ein halv til ein og ein halv dollar.

I tillegg har desse selskapa inntekter på parkeringsplassar, renteinntekter og utbytte på obligasjonar på om lag 2 milliardar kr. pr. år. (Alle desse tala er frå 1980).

Av desse inntektene gjekk vel 3 milliard kr. til drift, vedlikehald og nedbetaling av anlegga, og resten, om lag 1.7 milliardar kr., vart ført over til stats- og kommunekassa.

Bompenginntektene på anlegga til og i New York var altså 2.8 milliardar i 1980. Rekningar vi med at det bor 8 millionar menneske i New York, vart det 350 kr. pr. person.

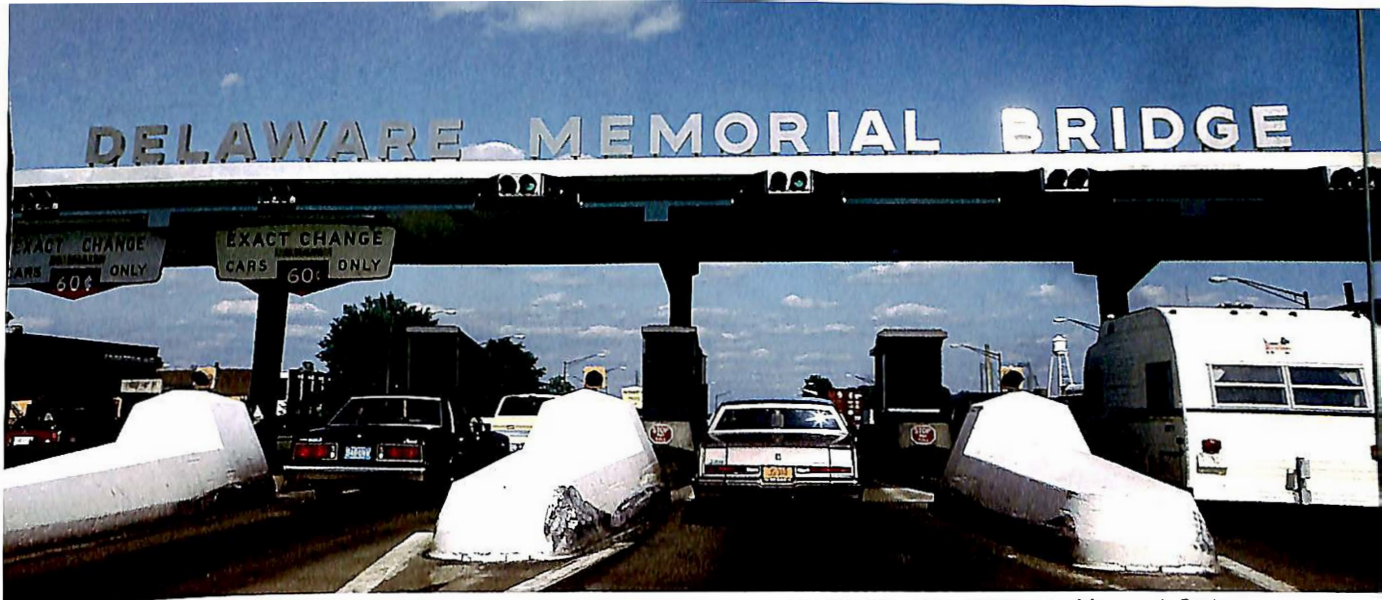
Dersom vi overfører dette på Bergen, skulle det gi 350 kr. x 210.000 = 73.5 mill. kr. pr. år.

Dette utgjer knapt hundre kr. pr. innbyggjar i Bergen. For å kome opp på eit tilsvarande nivå som New York, måtte eventuelt bompengane her fire-doblast.

Spørsmålet er no: Skal Bergen leve opp til sitt ry som Norges bompengaby nr. 1? Kjem byen kanskje i tillegg til å konkurrere med New York om å bli verdens leiande bompengaby i kr. pr. innbyggjar?

AKSJON MENNESKEVERD

Like før denne aksjonen kom det opp eit forslag om at alle tilsette ved Statens vegvesen i Hordaland skulle gi ein timeløn til innsamlingsaksjonen. Av praktiske årsaker vart beløpet sett til kr. 40,-. Vi kan no melde at innsamlinga gav totalt kr. 16 880,- som vart overlevert til Aksjon Menneskeverd på innsamlingsdagen, den 23 oktober. Bade arbeidstakarorganisasjonane sine valde representantar og administrasjon ved vegvesenet i Hordaland støtta aksjonen.



Bomstasjon ved Delaware Memorial Bridge

BOMPENNGAR I USA

Inntrykk frå ein studietur våren 1983

AV PER S. MYHREN

I USA er det om lag 240 bompengeprosjekt i drift:

- Bruer 160 — 500 km.
- Tunnelar 10 — 80 km.
- Vegar 70 — 7000 km.

Eigarforma er som i Norge delt mellom offentlege (dvs. delstat), fylke og kommune og private. 210 er offentlege og 30 private.

Samla lengd av desse pro-

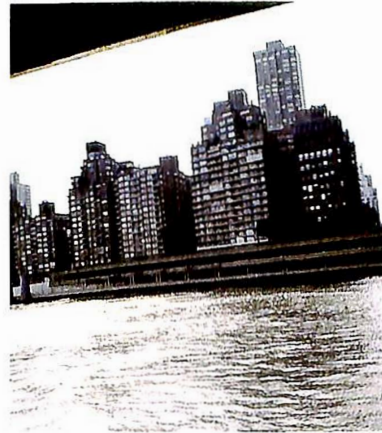
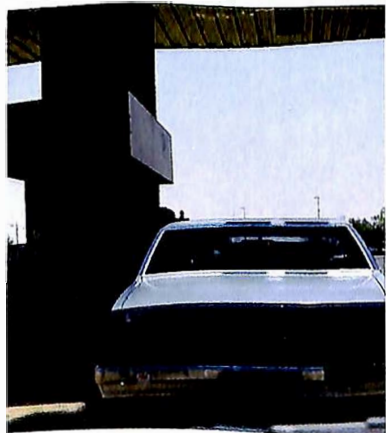
sjekta er vel 7500 km, eller vel fire gonger riksvegnettet i Hordaland.

På dei offentlege bomprosjekta vart det i 1981 betalt vel 12 milliardar kr. i bompengar.

Om lag 6 milliardar gjekk med til vedlikehald og drift av anlegga inkl. bompengeskilting. Vel 2 milliardar av

Den låge «bygninga» langs vasslata er ein bomveg i to høgdar — East River Drive på Manhattan.

Bompengar. takk! på amerikansk vis



bompengeinntektene vert ført over til andre føremål, t.d. subsidiering av kollektiv trafikk (spesielt i New York-området) og delvis rett i statskassa.

Bomvegar har lange tradisjonar i USA, men fram til midten av 1930-åra var bompengar berre brukt på bruer. Den første vegen med bompengar var ein statseigd veg i Connecticut, der det vart sett opp ein bom for å finansiere ei forlenging av denne vegen. Føre-

«There are no such things as free roads — there are tax roads or tollroads...»

(Det finnes ikke noe slikt som frie vegar — det er enten «skattevegar» eller bomvegar.)

Dette slående faktum står som motto for New Jersey Turnpike, en av bomvegane som P. S. Myhren besøkte i USA.

handsbompengar er altså ikkje noko nytt. Det vart bygt nokre få bompengeprojekt fram til andre verdskrig. Så vart det stopp til etter krigen. Då skaut bompengabygginga på ny fart, og det var i prinsippet delstatane som finansierte store delar av hovudvegutbygginga på denne måten.

Bilorganisasjonane og den føderale regjeringa var ikkje begeistra for alle desse bompengane, og i 1956 vart det innført ein føderal bensinskatt som skulle finansiere utbygginga av hovudvegnettet, m.a. med det siktemål at ein skulle unngå nye bompengar. Trass i det held utbygginga av bompengavegar fram, parallelt med auka statleg vegbygging, slik at bomvegnettet vart dobla frå 1956 til 1976. Tempoet i utbygginga er no redusert, men det skjer ei stadig utviding av eksisterande system.

Bortsett frå ein del bruer som er overtekte til vanleg vedlikehald av offentlege styresmakter, så er det lite som tyder på at det eksisterande bomvegssystemet vil bli overtekte til vanleg vedlikehald. Dei offentlege løyvingane til vegar er så små at bompenginntektene er naudsynte for å halde vegane ved like, sjølv om dei er nedbetalte. Generelt er bomvegane dei best vedlikehaldne vegane i USA.

Det at bommane også vert brukt som mjølkeku for statskassa og t.d. i New York for å redusere trafikken til sentrum, gjer at ingen av dei vi var i kontakt med rekna med at bompengar var på veg ut i USA.

New Jersey Turnpike

Eit av dei største bompengeprojekta i USA er The New Jersey Turnpike, og ei vitjing her var ein del av programmet for reisa var

Administrasjonsbygget for

bomselskapet ligg midt inne i eit av dei 27 toplanskryssa som er spreidd med jamne mellomrom langs den 226 km lange bomvegen. Vegen går gjennom heile staten New Jersey, frå grensa mot Delaware til New York, og er hovudåra mellom Washington/Philadelphia og New York-området.

Det er staten New Jersey som eig bomselskapet, og guvernøren er den øvste styresmakt i selskapet.

Tolvfelts veg

Dei første 188 km av vegen vart bygt på 23 månader, frå januar 1950 til januar 1952, og anlegget er seinare forlenga i fleire mindre byggjesteg til 226 km. Vegen vart først bygt som 4-felts motorveg, men store delar er seinare utvida til 6 felt, og for den mest trafikkerte delen til 12 felt. Desse 12 felte er delt inn i fire 3-felts seksjonar, 6 felt til tunge bilar og 6 felt til småbilar.

Bomselskapet har og etablert ein eigen rampe fram til eit separat bussfelt som går inn til Manhattan. I nærleiken av New York har bomselskapet bygt fleire parkeringsplassar som vert nytta til såkalla «park and ride», der parkeringsavgifta inkluderer bussbillett til Manhattan.

260.000 bilar om dagen

Trafikken på denne vegen er over 130 mill. køyrety pr. år, dvs. at 260.000 køyrety kvar dag passerer gjennom bommane. Den årlege bompenginntekta er på 1 milliard kr.

Bompengavgifta er avhengig av strekninga som vert køyrt. For ein liten bil utgjer den om lag 10 øre pr. km., for ein stor lastebil er avgifta 25 øre pr. km. Minste avgiftssats er 1.50 kr.

1300 bomvaktar

Til å krevje inn bompengane

er det tilsett 1300 personar, og innkrevjinga kostar 175 mill. kr. pr. år, dvs. om lag 18% av brutto bompenginntekt.

Samla driftskostnader utgjer om lag 500 mill. kr. pr. år. Resten av inntekta som og utgjer om lag 500 mill. kr. pr. år, vert nytta til renter og avdrag på lån og til fond.

Kva vert framtida for dette selskapet når gjelden er nedbetalt? Allereide i 1964 vedtok staten New Jersey at vegen skal gå inn i det statlege vegnettet når gjelden er betalt, men bompengennekkeringa skal halde fram for å dekkje driftskostnadene.

Avansert meldingssystem

Heile anlegget var forsynt med detektorar av liknande type som vi bruker til våre nye telleapparater. Ved hjelp av desse detektorane hadde ein i hovudkontoret oversyn over kapasitetsutnytting og fart på dei viktigaste punkta på vegen. Dei kan då oppdage om det har skjedd/er i ferd med å skje ting på vegen, og ved hjelp av ca. 100 fjernstyrte opplysnings-skilt/tavler kan trafikantane få melding om å redusere farta på grunn av ulykke/snø/is osv. Det kan og meldast at vegen er stengd, og maskimalfarta kan fastsetjast automatisk. Dette systemet fungerer godt, ulykkesfrekvensen er låg, og det er sjeldan trafikk-kork.

EDB er sjølv sagt i bruk på dei fleste arbeidsområda. Ein har til ei kvar tid fullt oversyn over kor mange bilar som er inne på vegen, og ein får automatisk registrert bominntektene på bomstasjon og køyretøykategoriar.

Inntrykket vi sat att med etter å ha vitja hovudkontoret til New Jersey Turnpike og etter å ha køyrt over storparten av dei 226 km veg selskapet «eig», var at dette var eit vel drive selskap med eit godt vedlikehalde anlegg.

Personalnytt

Nye medarbeidere:

Reidar Steinestø,
oppsynsmannsassistent, anlegg.
Wenche Buvik, kontorassistent,
punchoperator, vikar.

Slutta:

Ingeniør Einar Hessevik
Kontorassistent Berit Krøger
Kontorassistent Gro Hatlevik
Kontorass. Unni K. Morvik
Kokke Marta Larsen

Endringar

Jan Altheim er blitt oppsynsmann,
vedlikehald
Kjell Eriksen er blitt oppsynsmann,
vedlikehald

Døde:

Gunnar J. Gullbrå
Sverre Haugen

Takk for blomster

Takk for oppmerksomheten til 60-års
dagen.

Ole Bolstad, Haga i Samn.

Hjarteleg takk for blomsterhelsing på
60-års dagen.

Sverre Skaten.

Hjarteleg takk for blomsterhelsing på
50-års dagen.

Ingvald Markus.

Hjarteleg takk til Hordaland vegkontor
for den fine blomsterhelsing på 50-års
dagen.

Jon Kleppe.

Takk for oppmerksomheten til 50-års
dagen.

Johannes Ynnesdal.

Takk for oppmerksomheten i
forbindelse med 50-års dagen

Brede Bredesen.

Takk for blomsterhilsen til 50-års
dagen.

Bjørn Sævereid

Nye pensjonistar:

Anders O. Aldal, Bolstadøyri
Mikal O. Fromreide, Kjerrgarden
Oddmund Gilborne, Urdland, Voss
Arnfinn Gjerde, Skulestadmo
Håkon Juvik, Hogsvær
Ole H. Kjerrgård, Kjerrgarden
Sigurd Ljøen, Haga
Gunnar J. Lofthus, Nå
Nils Lohne, Espeland
Tore Stengårdsbakken, Røldal
Peder Sælen, Syfteland
Johannes Utne, Ringøy
Erik Vik, Fitjar
Jostein Aadland, Arnatveit

Vi gratulerer: 60 år:

Håkon Mjelde, Haus	12.1.24
Askel T. Rafdal, Markhus	13.1.24
Hjalmar Nesse, Seim	27.1.24
Arnfinn Trellevik, Tyrnevik	
Steinsland	13.2.24
Ivar Protaule, Nesttun	29.2.24
Sverre Hisdal, Arland	17.3.24

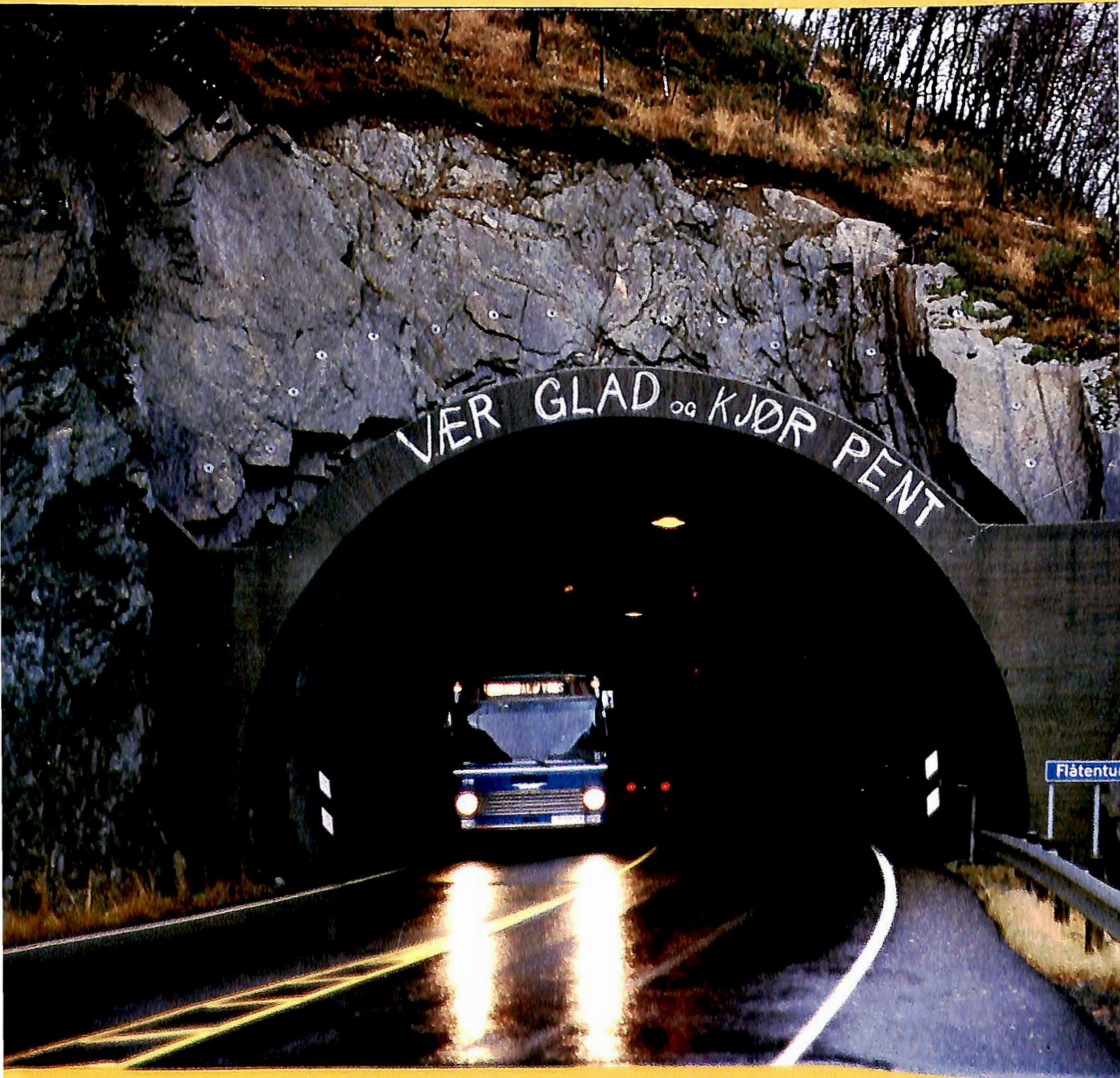
50 år:

Georg Johan Sletten, Vågseidet	29.1.34
Johan Huse, Etne	12.2.34
Ivar Veka, Evanger	18.2.34
Ingemund Midtveit, Tælavåg	25.2.34
Jan Alfheim, Haldal	14.3.34
Jostein Urdal, Vikanes	24.3.34
Andreas Noitveit, Eikangervåg	26.3.34

VEGD BIBLIOTEKET

PB 8109 DEP
1010 OSLO 1

MASSEKORSBÅND



Utgitt av: Hordaland vegkontor, postboks 3645, 5033 Fyllingsdalen