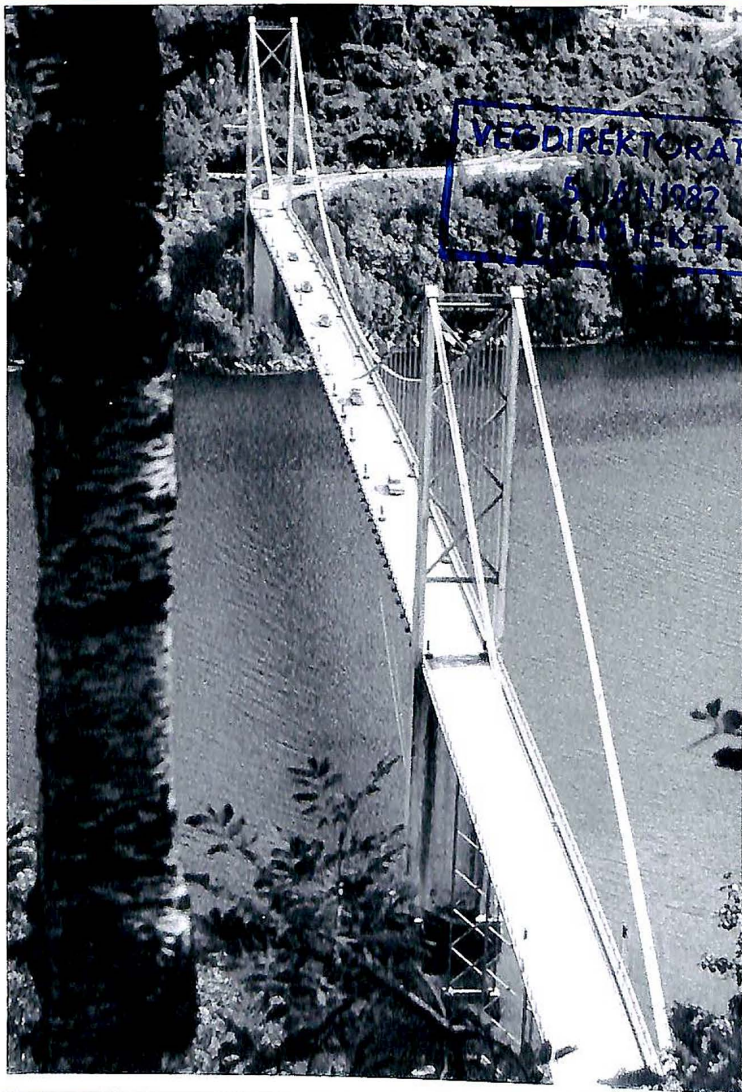


Veg i Vest



BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I HORDALAND



VEGDIREKTORATET
5 JAN 1982
KONTOR

NR. 3

OKTOBER 1981

ÅRG. 5

Nr. 3 1981 Arg. 5

Redaktør:
Ragnhild Øverland
Arnesen

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

Opplag: 2.000

Forsidebilde:
Fykkesundbrua på E 68.
Det er no sett i gang
forsterkningsarbeid på
brua, slik at trafikken
ikkje lenger vil vere
lysuregulert når det
gjeld småbilar. Bussar
og tungtrafikk vil fram-
leis måtte vente på
grønt lys. Arbeidet skal
halde fram til jul.
(Foto: T. Haugen)

INNHALD:

	Side
Fattar folk nytten?	3
Nye medlemmer i redaksjonsrådet	4
Nytt saksbehandlarkurs	5
Vegsjefen har ordet	6
Hensynsløs kjøring og grovkjett	7
Uklart om bruk av humper	9
Mange nye anlegg	10
Dykkergruppen i arbeid	15
Nytt hovudvernombod tek over	18
Nye, bedre lydsignalar for blinde	21
Fornminne i Sveio og Stord	24
Vegopning i somarsol	26
Tunneldriften i Hordaland	27
Ordet fritt	31
Kva skjer med Amanipatunnelen?	32
Verkstedskontroll av bruktbilar i Bergen	34
Haglesundet bru tek form	36
A. Bjørgaas ny leder for kontorseksjonen, biltilsynet ...	37
G. Brodahl leder kjøretøyseksjonen	38
Biltilsynet på plass på Stord	39
Norges dyreste vei – for 42 år siden	40
Arbeidsmiljøspalten	44
Kva no med Salhusvegen?	46
Svart på kvitt	48
Vegvesenet på utstilling	49
Sport	50
Vi gratulerer	51
Personalnytt	52

Fattar folk egentleg nytten av det vi gjer?

«Hordaland Vegkontor har klart det igjen». Så stod det å lese på ein løpesetel som vart delt ut til bilistar i kø i Helleveien for nokre veker sidan.

Kva har vi klart igjen?

Gjennom åra har vegvesenet klart å utrette ein heil del innan sitt felt – vegbygging. I mange høve er det utført verk som ein ikkje skulle tro var mogeleg berre for nokre ti-år sidan. I dei seinare åra har det for alvor teke til å vise i «terrenget», det vegarbeidet som er gjort, mellom anna på grunn av store anleggsløyvingar i 70-åra. Vi kan berre vise til vegopningsåret i fjor, då ei rekkje større anlegg vart opna. Mange av desse førte oss eit langt steg vidare i utbygginga av vegnettet i Hordaland. Framleis står mykje att, det er ikkje til å kome forbi. Det kan nesten ikkje vere annleis, ettersom det kostar nesten 50 prosent meir å byggje vegar i Hordaland enn stader vi gjerne samanliknar oss med, t.d. Austlandet. Stadig får vi høyre kor fine vegar dei har austpå, og kor dårleg det ligg an her. Mange presser på, og presser hardt, for å få nye og betre vegar.

Men pengar er ikkje tilstrekkeleg når vi skal byggje vegar, vi må og ha planar. Dei siste åra har det, særleg i tettbygde strøk, blitt ein stadig sterkare tendens til at folk ikkje vil ha veg, i alle fall ikkje der han er planlagd, og helst skal vegen ikkje vise i terrenget. Presset kan somme tider vere like hardt frå den kanten, og då vert det ikkje spart på konfekten overfor «uvesenet» Hordaland Vegkontor. I visse høve går det så langt at folka våre som er på arbeid ute i marka så å seie dagleg vert utsette for rein sjikane av folk som ikkje er interesserte i det arbeidet vegvesenet

utfører. Dette er vi inne på i eit intervju i dette nummeret.

At her er usemje ute og går, det må vi sjølvsgt akseptere, det er ein del av prosessen. Vi vil nok aldri oppleve at alle menneske nokon gong vil vere samde med oss i val av trasé, utforming av kryss, lys eller ikkje lys, overgangar her eller der osv. Og alle som på eit eller anna vis vert part i ei vegsak, vil naturleg nok reagere, det ville vi alle ha gjort.

Men det er eit langt sprang frå dette til rein hets mot vegvesenet eller «Hordaland Vegkontor», omgrepet som ofte vert jamstelt med styggen sjølv. Ein skal vere klår over at bak dette omgrepet sit einskildmenneske som har ein jobb å utføre, og som oftast ikkje har bestemt sjølv om og korleis denne jobben skal gjerast.

Alle planvedtak som vert gjort, går gjennom dei politiske instansar som lova krev og er dermed politiske vedtak, på bakgrunn av utgreiing om sakene frå vegkontoret. Alt som skjer ute i gatene og på landevegen er resultat av drøftingar og avgjerder på høgare hald.

Det er viktig å vere klår over dette og over at vegvesenet ikkje har ei enorm mengd med millionar å ause av. Det kan nok verke slik, når ein høyrer kva summar som går til vegbygging, men her er svært mange som skal dele. Alle tykkjer sjølvsgt at behovet er størst hos dei. Vegvesenet som er ansvarleg for forvaltninga av ein del av folks skattepengar, har ansvar og pliktar over alt og må dele midlane i samsvar med Stortinget og Fylkestinget sine vedtak. Samstundes skal ein nytte midlane på ein mest mogleg økonomisk og

effektiv måte, slik at dei helst rekk lenger enn det teoretisk er mogleg.

Ting kan tyde på at vi må vere flinkare til å framheve nytten i det vi gjer, og kan hende på eit vidare felt enn vi hittil har gjort. Det ser diverre ikkje ut til å gjere inntrykk at målet med storparten av arbeidet vårt er å spare menneskeliv. Vi har døme der vi får høyre at det å leggje gater til rette slik at fotgjengarar får betre tilhøve, er det reine vâs! I ei av desse gatene skjedde det på to år to dødsulykker, og fleire alvorlege ulykker!

Vegbygging er og med på å halde samfunnsmaskineriet i gang. Korleis skulle til dømes næringslivet i Noreg klare seg utan vegar? Korleis skulle varer, post eller aviser komme fram?

Kva ville Vestlandet ha vore utan vegbygginga, slik ho har utvikla seg gjennom tidene?

I eit innslag i lokalradioen om eit nytt bokverk om Vestlandet, sukka ein av deltakarane oppgitt over ordet «asfalt», som noko som vanskeleg let seg kombinere med den vakre Vestlandsnaturen og den særneigne Vestlandskulturen. Ser ein berre romantisk på det, kan ein utan vidare vere samd med han, men vi må og vere klâr over at kvar einaste lita vestlandsgrend har kjempa med nebb og klør for å få veg – for å halde på busetnaden og miljøet. Det er vel knapt nokon stader kvar einskild er så oppteken av og tek så stor del i vegplanlegginga og -bygginga som i Hordaland. Då tenkjer vi både tilbake til den tida då folk var involvert i vegbygginga gjennom pliktarbeid og -vedlikehald og fram til i dag, då kvar framleis slåss for sitt, om enn på ulike vis.

Vi må faktisk tillate oss å spørje – er utviklinga på vegsektoren teke med i boka om Vestlandet? Det ville ha vore naturleg, etter vår oppfatning, for korleis skulle ein kunne oppleve herlegdomane på Vestlandet utan vegar? Vi finn det rett å slå fast at vegbygginga er ein del av kulturmiljøet på Vestlandet, på same maten som det er

Nye medlemmer i redaksjonsrådet

I sommar har vi hatt utskifting av halvparten av medlemmene i redaksjonsrådet. Det har eigentleg skjedd noko seint, ettersom medlemmene skal sitje i to år og hadde stått tida ut tidleg på året. Årsaka til dette var at Samarbeidsutvalet, som før godkjende medlemmane i rådet, forsvann, og overgangen til den nye avtalen med forhandlingsmøte etc., skapte litt uvisse – korleis skulle ein no gjere det?

Vi har funne ein utveg som vi vonar vil fungere. I røynda kan redaktøren peike ut sine kandidatar, som han/ho innstiller overfor vegsjefen. Dette kan verke lite demokratisk, så løysinga er at den som takkar for seg i rådet, vender seg til sin gruppe, avdeling eller organisasjon for å finne fram til ein ny kandidat. Framlegga går til redaktøren, som så innstiller til vegsjefen.

ein del av næringslivet, og naudsynt for oss alle.

I denne samanhengen viser vi til eit særstykke journalistikk, sakska frå Bergens Tidende i oktober 1939, som vi har teke med, uskore, i dette nummeret. Det gjev eit inntrykk av kva vegbygging har betydd for isolerte bygdesamfunn, t.d. når det gjeld sosiale tilhøve og næringslivet, og det syner korleis vegen er blitt ein del av vestlandskulturen (s. 40).

Lat oss difor berre vone at Hordaland Vegkontor klarer det igjen – og igjen!

Red.



Gunnar Gjæringen



Gudrun Caspersen



Nils Magnar Runnane

I år er Bjørn Langedal, Carlo Jacobsen og Asbjørn Berge gått ut av rådet. Nye representantar for desse er: Gunnar Gjæringen, som er oppsynsmannsassistert, for tida ved anlegg i Morvik. Vidare er Gudrun Caspersen ny representant frå biltilsynet. Ho er trafikkpedagog og har vore tilsett ved biltilsynet i vel eit år. Gjennom arbeidet sitt har ho brei kontakt med det som skjer både innanfor og

omkring biltilsynet. Den tredje nye medlemmen er Nils Magnar Runnane, som har arbeidsstaden sin ved verkstaden på Røldal vegstasjon. Med han har vi fått dekkja ein del av fylket som vi tidlegare ikkje hadde representert i redaksjonsrådet.

Frå før sit Konrad Ulvatn, Per S. Myhren og Josef Martinsen i rådet. Dei står på val til neste år.

Nytt saksbehandlarkurs i gang frå november

Trass i hard dragkamp om opplæringsmidlane, vart det mogleg å få i gang eit kurs for saksbehandlarar ved vegkontoret denne vinteren også. Kurset tek til 10. november og dei første dagane vert arrangerte på Voss, der også ein del av det førre kurset gjekk føre seg. Vidare vert det i alt fire samlingar, som alle vert haldne i dei nye kurslokala på Rådalen vegsentral. Først 21. april 1982 er kurset avslutta.

Denne opplæringa er eit tilbod til både teknisk og merkantilt personale ved vegkontoret og biltilsynet, og det gir høve til

vidareopplæring både for dei som arbeider med saksbehandling no og dei som gjerne vil kvalifisere seg for slikt arbeid.

Hovudtema ved kurset er: Offentleg forfatning og forvaltning, vegvesenet si historie og organisasjon, samarbeid, sentrale lover, forvaltningsrett, arbeidsmiljølova, personaforvaltning, økonomi/budsjett og saksbehandling.

Mellom forelesarane er vegsjefen, administrasjonssjefen, og fleire andre frå

Forts. side 23

Dårlege løns- og lånetilhøve jagar folk frå vegvesenet

Kan føre til at vi misser den ekspertisen vegvesenet har opparbeidd gjennom mange år



I den seinare tid har fleire tilsette med til dels lang erfaring ved vegkontoret slutta og gått over i privat eller kommunal verksemd. Ved utlysing av stillingar som krev middels eller høgare utdanning er det som regel få søkjarar, og søkjarane sine kvalifikasjonar er blitt dårlegare. Vi taper stadig i kampen om den beste arbeidskrafta.

I avisene blir det hevda at oljeindustrien tek dei beste folka, og det er kanskje slik i Rogaland. Men vi har ikkje erfaring frå det hjå oss førebels. Det er lønsutviklinga i staten som er hovudgrunnen til at høgt kvalifisert arbeidskraft tek seg arbeid i kommunar eller private firma. Men også andre tilhøve spelar ei viss rolle. Staten har ikkje lagt forholda til rette for nyttilsette som ynskjer å byggja eige hus. For ein mannsaldar sidan då det kosta ca. 50.000 kroner å byggje ein bolig, gav Statens Pensjonskasse 17.000 kroner i lån. I dag er dette heva til 22.000 kroner. Det er vel ikkje uvanleg no at andre arbeidsgjevarar gjev det tidoble i gunstige lån til bolig.

For ikkje så mange år sidan var ein vegingeniør velkomen ute på bygdene. Han skulle skaffe samband, trivsel og vekst. Han var ein stor samfunnsbyggjar som følte at han hadde ei viktig oppgåve.

Etter kvart er det blitt lenger mellom dei store vegbyggingsoppgåvene. Mindre utbetringar og trafiksikringstiltak i tettbygde strøk krev stadig meir av arbeidstida. Møter med hageeigarar og pressgrupper av ulike slag, ofte på kveldstid, stimulerer som regel ikkje ein ingeniør sine skaperevner.

På toppen av det heile har den store reduksjonen i vegløyvingane frå 1978 ført til at mange oppfattar det som om samfunnet ikkje ynskjer å prioritere utbygging av vegnettet lenger, og av den grunn ser dei seg om etter andre oppgåver.

Dette er ei farleg utvikling som våre styresmakter må stoppe. Den viten og ekspertise som gjennom mange år er bygd opp i vegetaten kan ellers fort gå tapt.

Ikkje noko land i verda som det er naturleg å samanlikna oss med, brukar ein så stor del av sitt bruttonasjonalprodukt til transport. Hjå oss er vegtransport heilt dominerande på korte og middels lange avstander. Få land er så avhengige av eit godt vegnett som vi. Ein reduksjon av kompetansen i vegetaten, vil difor få alvorlege fylgjer på lang sikt.

J. Martinsen

Hverdagen for miljøgruppen i Bergen:

Hensynsløs kjøring og grov kjeft fra illsinte bilførere

Skilting hjelper lite og ingenting, men humper kan gjøre nytten, mener formann/tillitsmann for gruppen

«Arbeidsmannen» og rødt skilt som varsler vegarbeid ser ikke ut til å strekke til når Kent Arnetveit og arbeidskameratene hans skal forsøke å gjøre livet lettere for myke trafikanter i Bergen. De føler seg tvert i mot nærmest som mål for arge og stressede bilister som har lettere for å bruke gasspedalen enn bremsepedalen. Daglig utsettes disse karene for grov sjikane fra bilførere, menn som kvinner, som mener at vegarbeiderne hindrer deres rett til å bruke vegen fritt, har «Veg i Vest» fått rede på.

Og Kent Arnetveit, som er både formann og tillitsmann for «miljøgruppen» ved Hordaland Vegkontor, kan bare bekrefte at arbeidsvarslingen enten blir oversett fullstendig, eller at den rett og slett virker som en «rød klut» på mange bilister. Han har selv tatt opp denne saken overfor lederne innen sitt distrikt fordi arbeidsforholdene til tider kan være livsfarlige for de seks karene i gruppen. Til nå har det ikke skjedd noen ulykke, men det har faktisk vært nære på noen ganger, forteller Kent Arnetveit. – Utrolig mange av bilistene overser fullstendig at det skjer arbeid i eller ved vegen, de reduserer overhodet ikke farten, og de tar ingen hensyn til oss, som tross alt er satt til å utføre et arbeid.

Grov kjeft

Enkelte steder er for øvrig den grove kjeften og utskjellingen som hagler over oss, omtrent like ille. Det er ille når om lag hver tredje bilfører ruller ned vinduet for å skjelle deg ut. Det ser ut til at de ikke tåler den minste hindring, så her er nok mye stress ute og går, mener Kent Arnetveit. –



Kent Arnetveit: Mye stress blant bil- og bussførere går hardt ut over oss, som har et arbeid å utføre, ofte i svært trafikkerte gater. (Foto: Røa)

Det var verst da vi holdt på med bussfelt i Øyjorden, og det kan vel forklares med den store trafikken og de lange køene. Vi hadde

ordre om å holde oss mest mulig unna i rushtiden og utføre arbeid som ikke ville være til hinder, men det er ikke alltid like lett, for arbeidstiden skal jo utnyttes.

Liten respekt for varsling

I Øyjorden var det så å si umulig å stå med ryggen mot trafikken og lime kantstein, for her var respekten fra trafikantene så så si lik null. Her måtte vi en tid sperre av et felt med kjegler for å kunne arbeide innenfor, noenlunde trygt, trodde vi. Men en gang rev en buss med seg ca. 20 av kjeglene, så de føk om ørene på oss, og en annen gang kjørte en motorsyklist innenfor avsperringen, like bak ryggen på oss. Hadde en av oss tatt et steg bakover den gangen, hadde ulykken vært et faktum.

Dessverre opplevde vi også at de vi arbeidet for i Øyjorden, nemlig buss-sjåførene som hadde foreslått denne løsningen, var blant de verste. Men Arnetveit streker under at her er det de mannlige sjåførene som bør føle seg truffet, for de kvinnelige kjørte upåklagelig og tok alltid hensyn til at det pågikk arbeid i vegkanten.

Illsint fløytekor

Og Arnetveit har en rekke eksempler på den påkjenningen karene i miljøgruppen daglig blir utsatt for. Det var da de jobbet med sikringsarbeider på Hop de følte at det begynte å ta overhånd. Senere har de fått merke på huden folks meninger når det gjelder hagtornalleen i Årstadveien – her stilte aksjonister etter rene Alta-mønsteret, og de har vært nødt til å hjelpe folk, ikke minst skoleelever, over Fjøsangerveien fordi de kjørende fullstendig har oversett varsel om arbeid og redusert hastighet. På grunn av arbeid med lys og kantstein ved forgjengerovergangen og bruk av lastebil i samband med dette, var oversikten svært dårlig for fotgjengerne. Men da arbeidsfolkene ble nødt til å hjelpe folk over, regelrett ved å leke trafikkpoliti, ble de møtt av et illsint fløytekor fra arge bilister. Dette

har skjedd flere ganger. Slikt er lite hyggelig, og ikke minst svært kompromitterende for bilførere i Bergen.

– Det har ikke skjedd direkte uhell, påpeker Kent Arnetveit, – vi lærer oss å hoppe raskt unna. Det har vært verst for de eldre i gruppen. Nå er vi bare unge folk igjen. Det blir til at vi stadig må være på vakt, samtidig som vi jobber. Etter hvert skjer det automatisk, og arbeidet går videre, uansett, men det burde jo ikke være så ille, mener han.

Ramponering

– Er ikke skiltingen god nok da?

– Den vanlige arbeidsvarslingen vår ser ikke lenger ut til å strekke til. Vi har også forsøkt med blinkende lys, bl.a. i Inndalsveien, men dessverre ble disse sterkt ramponert om natten. Enkelte steder, som i Øyjorden, er det ikke en gang noe særlig plass til omfattende varslingsutstyr. Noen steder kunne vi kanskje ha brukt mer lys, men jeg føler faktisk at det ikke ville hjelpe stort. Av og til virker det som om bilistene kunne finne på å kjøre oss ned om vi så stod og så på dem.

Løse humper brukbar løsning

– Hva kan hjelpe da?

– Det eneste ser ut til å være humper, da blir alle nødt til å redusere farten – ellers går det ut over bilene deres. Anleggsavdelingen har nå kjøpt inn noen løse humper til slikt bruk, men foreløpig har de visst ikke vært prøvd. Slike humper skulle det vel være mulig å bruke de fleste steder, og i hvert fall der behovet er størst. Det gjelder først og fremst der vi må ut på refuger o.l. midt i vegbanen.

Positivt fra gående

– Hvordan fortøner arbeidsdagen seg for dere under slike forhold?

– Det er hardt. Enkelte steder blir det nærmest en kamp mann mot bil. Mange trafikanter begriper ikke hva nytte arbeidet vårt skal være til, andre er så opphisset

etter å ha stått i kø at de lar alt sinne velte ut over oss – syndebukkene. Men de må da vel en gang fatte at det nytter lite å skrike til oss, som er satt til å utføre en jobb?

Det som lyser opp i tilværelsen er at vi stadig får svært mange positive reaksjoner fra gående.

Trives likevel

– Vi er interesserte i å gjøre en skikkelig jobb, og det er ikke alltid helt lett, f.eks. i Øyjorden mellom kl. 7 og 8 om morgenen eller i ettermiddagsrushet. Og på Fjøsanger var det ikke mulig å få gjort noe særlig etter kl. 14.30. Det er ikke så lett å få plassert utstyr og annet slik publikum

ønsker det. Det har ikke med vrangvilje å gjøre, men med rent praktiske hensyn. Det har med **om** og **hvordan** vi skal få utført arbeidet vårt.

Det høres ille ut, dette. I tillegg kommer støy og eksosplager, som mange har store problemer med. Lastebiler og busser som står stille og spyr eksos mens man sitter og limer kantstein, gir lett ubehag og kvalme, forteller Kent Arnetveit. Likevel – vi trives godt med arbeidet i miljøgruppen, hevder han. Vi har alltid variasjon i arbeidet, det blir ikke så stillestående som vegarbeid ofte kan virke, mener han, og kan ikke tenke seg å bytte.

Røa.

Humper ideelt, men:

Uklarhet omkring bruken av humper som arbeidsvarsling

– Humper ser ut til å være eneste løsningen for å få ned hastigheten blant trafikantene. Man kjører bare **en** gang for fort over dem, sier anleggsleder for miljøtiltak i Bergen, Arne Eltvik, til Veg i Vest. Han har sørget for å kjøpe inn humper som kan legges ut i veien etter behov, men har ennå ikke fått bruke dem. En av årsakene til dette er at det oftest er i riksveger de største vanskene oppstår på grunn av trafikken, men her er det ikke så enkelt å få tillatelse til å sette farten lavere ned enn til 50 km/t. Og selv dette er svært fort for den som skal utføre et arbeid midt i veien, med trafikk susende forbi i begge retninger.

For å passere humpene noenlunde smertefritt, bør man ikke ha mer enn 30 km/t. Dette vil være en fantastisk fordel for dem som jobber på slike steder, så lenge ikke noe annet nytter. Humpene er lette å flytte, og det er en forutsetning at de ikke skal bli liggende når arbeidet er slutt for dagen.

På grunn av disse uklarhetene omkring

bruken av de løse humpene, som en også må drøfte med politiet, har de nyinnkjøpte humpene ennå ikke vært prøvd. En tid framover finnes det heller ikke aktuelle steder hvor det er behov for dem, så det er noe usikkert når de kan prøves. – Det greieste ville selvsagt også være om bilistene kunne lære seg å respektere skiltene, sier Eltvik. – Kunne vi få det til slik at «arbeidsmannen» blir sett på som et fareskilt som varsler at her må man ikke kjøre fortere enn 20-30 km/t, så ville selvsagt problemet for en stor del være løst. Men her kommer vi inn på dette med respekt for skilt, som bl.a. politiet til stadighet kjemper med.

Vi prøver å innskjerpe at arbeidsvarslingen bare skal stå hvis folk jobber i nærheten av vegen, slik at trafikantene kan se at den har sin berettigelse. Ser man ikke en vegarbeider nær et slikt skilt, er det klart at neste gang vil man være mindre varsom.

Røa.

Mange nye anlegg i drift frå i haust

Bulken – Evanger, første del av ny E 68 mellom Dale og Bulken, vil bli eit av storanlegga i åra framover

Det har vore noko stille på anleggssida hittil i år. Ikkje har vi hatt den imponerende rekkja med vegopningar som fjoråret kunne by på, og ikkje har det kome i gang så svært mange nye anlegg heller. Dei viktigaste fram til ferien var anlegget i Eidsvåg, Haukedalen – Morvik, Solsviksundet bru og Skjærsholmane ferjekai. Frå i haust er det kome noko meir fart i sakene, og fleire nye anlegg vil dukke fram i nær framtid.

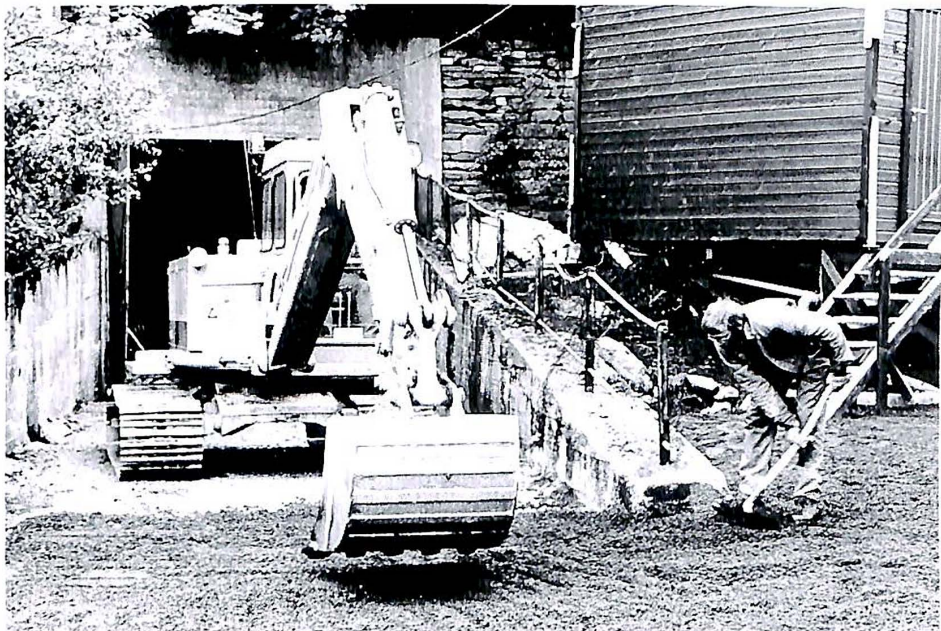
Bulken – Evanger

Det gjeld t.d. anlegget Bulken – Evanger, første delen av E 68 mellom Dale og Bulken. Dette vil bli eit av storanlegga våre i åra framover. I alt skal det byggjast 40 km ny veg fram til Dale.

Arbeidet tok til i august ved Seimsvatnet og på riggområdet ved Eidesmoen, og Per Ø. Ohnstad, som er anleggsleiar, fortel at dei vil arbeide seg i retning mot Evanger i første omgang. Arbeidet vil gå dels langs-



Sigmund O. Lilletvedt (t.v.) og Harald M. Hamre frå Voss har her så vidt teke til med skogrydding på det nye storanlegget Bulken – Evanger.



Biletet markerer at arbeidet er i gang med tunnel under Nygårdshøyden i Bergen. Det er Per Hagesæther som jamner ut grusen ved tunnelopninga på Møhlenpris-sida. (Foto: VA)

etter, og dels utanom gamlevegen til Evanger, som skulle vera vel kjend for fleste. Den er i alle høve ikkje den vegen i fylket som har best ry på seg. Denne vegen skal no bli lokalveg.

Første delen av parsellen, Bulken-Geitle, reknar Ohnstad det vil ta 2-3 år å byggje. Andre delen, frå Geitle til Evanger, reknar han vil ta om lag like lang tid, men strekar under at byggetida er heilt avhengig av løyvingane. Parsellen er kalkulert til 65 mill. kr. (78-kr.).

Når denne parsellen er ferdig, skal arbeidet halde fram mot Dale. Frå Bolstadøyri til Dale er det vegvesenet har gjort avtale om å ta i bruk NSB's grunn. Dette vil ikkje skje før etter 1986.

Tunnelarbeid i Bergen sentrum

1. september tok arbeidet til med tunnel under Nygårdshøyden i Bergen. Anlegget vert drive i samarbeid med Bergen kommune og Sivilforsvaret, og vegvesenet

si oppgåve er her å utføre ein del sprengningsarbeid. Dette vil vera fullført ut på nyåret. Resten, utstøyping og tilrettelegging av tilfluksrom, skal gjerast av entreprenør. 6-8 mann vil vera i arbeid her. Tunnelen blir om lag 400 m, med to opningar på sentrumssida: trafikk **frå** byen køyrer inn i Olav Kyrresgate, medan trafikk **mot** sentrum kjem ut i Christiesgate.

Strandebarmsvegen

Det er elles ei rekkje andre viktige anlegg som er komne i arbeid eller som vil kome i gang i løpet av hausten. Etter planen skal vi gå i gang på Strandebarmsvegen, slik at verste partiet, forbi Vangdalsberget, vert borte for alltid. Detaljplan for midtre parsellen, Hamre – Benkjene, har nettopp vore ute til offentlig ettersyn, og drøftingar om grunn er i gang. Det er rekna med at resten av planane vil vere klare innan nyttår. Omkring 1. mars vil ein gå i gang med drivinga av den 400 m lange tunnelen

gjennom Vangdalsberget. Totalt er strekningen som skal byggjast mellom Vikøy og Tørvikbygd om lag 10 km lang.

Eikelandssosen

Ut på hausten kjem også eit større anlegg i gang på rv. 13/rv. 552, i Eikelandssosen. Her skal det byggjast ny bru, og vegen skal leggjast utanom sentrum. Byggetida vil bli om lag 2½ år og kostnadene ligg på ca. 10 mill. kroner.

Måbødalen

Lenger inn i fylket, i Måbødalen, er no eit nytt anlegg i gang, etter at den førre tunnelen var ferdig i fjor sommar. Arbeidet tok til i august, med litt sprengningsarbeid og tilkøyring av massar, og i oktober er det klart til å ta fatt på ein kulvert som skal løyse av den gamle brua midt i Måbødalen. Frå kulverten skal det gå tunnel opp mot den gamle brua, og nyevegen skal knytast til den gamle like ovanfor brua. På nedsida av kulverten vert det bygd ny veg fram til Tveita gard, der det igjen vert tilknytning til gamlevegen. Den gamle vegen vert liggjande som før. Anleggsleiar Knag fortel til Veg i Vest at han reknar med å koma i gang med drifta på den 530 m lange tunnelen neste haust, og den totalt 1,8 km lange strekningen vil vera ferdig i 1984. Då vil det ikkje vere meir enn snaue 2 km att av den illgjetne vegen gjennom Måbødalen.

Veg til Tjoflot

Etter ei vellukka opning av vegen fram til Djonno i august er elles Knag og folka hans i sving med veg vidare til den vesle bygda Tjoflot på vestsida av Oksen-halvøya. Kor lang tid dette arbeidet vil ta, er førebels uvisst. Det kjem heilt an på løyvingstakten. Vegen er kostnadsrekna til om lag 24 mill. kr.

Kallestadsundet bru

No er også tida komen då Osterøy skal bli landfast, med Kallestadsundet bru. Her skal sjølv bruarbeidet, som vil bli sett ut til entreprenør, ta til over nyttår. Riggings-

arbeidet tok til i august, kraftlaget skal flytte høgspeintlina i området i haust, og når dette vert lese, er også arbeida med brufundamenta i gang. Brua skal byggjast etter frittfram-prinsippet, og det er rekna med omkring to års byggetid på sjølv brua. I tillegg trengst eit halvt år på tilførslevegane. Seinare skal ferjekaien flyttast frå Stamneshella til Gammersvik på Osterøy.

Solsvik

I løpet av vinteren er det også meininga å gå i gang med ny tilførsleveg frå Ågotnes fram til Solsviksundet bru. Då dette vart skrive, var tidspunktet noko usikkert på grunn av visse vanskar med finansieringa. Tredje delen av dette anlegget (Solsviksundet bru med tilførsleveg) er veg frå Misje til Stegaviksvatn, altså nye kilometer lagde til Øygardsvegen.

Alvøen

I Alvøen ved Bergen skal både gåande og køyrande trafikk få betre tilhøve når vegen no blir lagt på fylling over vatnet og det samstundes blir bygd fortau. Den gamle, smale brua blir førebels ståande. Arbeidet kjem på ca. 3,5 mill. kr. og skal vere avslutta neste haust.

Langøy – Algrøy

Når det gjeld anlegget «veg til øyane vest for Sotra», vil to mann ut over hausten jobbe med anleggsveg i linja over Langøy og fram til brufestet i nordvest, slik at det kan vera mogleg å få sett brua over til Algrøy raskt ut på anbud dersom vi får midlar til det.

Tysse

Frå Tysse har trailarar til no hatt store vanskar om dei tek fatt på vegen sørover rv. 13. I desse dagar går eit arbeidslag i gang med å rette på dette, slik at vegen kan tola 8 t akseltrykk og 2,5 m breidd og gjev plass til vogntog på 18 m. Arbeidet vil ta 2-3 månader. Eit sysselsettingslag på 6 mann vil og bli sett inn her.

10 tonns-program

I samband med at vi freistar å leggje om til arbeid som ikkje krevjer så store utteljingar, skal vi ut over hausten utføre ein del av 10 tonns-programmet, som det eigentleg var planen å ta fatt på i 1982-83. Arbeidet går ut på bygging av murar, utbetring og ombygging, slike tiltak som krevjer mykje folk, men mindre pengar. I første omgang er det strekningane Granvin – Kvanndal og Norheimsund – Bergen gr. på E 68 og Eknes – Knarvik på rv. 14 som vil bli sett opp til 10 t akseltrykk.

Vidare har arbeidet med ombygging av Hildal bru på rv. 47 ved Odda teke til etter ferien. Også dette er eit ledd i 10 tonns-programmet. Arbeidet kjem på om lag 3,6 mill. kroner.

På E 76 mellom Fjæra og Rogaland grense skal i alt 8 bruer byggjast om til å tole 10 t akseltrykk. Arbeidet tok til i oktober og vil vare ved ut 1982.

Trafikksikring

Ein del reine trafikksikringsprosjekt står

også på lista over dei tiltaka som vert sett i verk denne hausten. Til no har det vel vore mest tale om gatebruksplanen på Voss og omlegginga av trafikken, slik at gjennomgangstrafikken på rv. 14 vert lagt til Uttrågata. Vangsgata vert prioritert for fotgjengarar, mellom anna med lysregulering og humpar i vegen. Arbeidet tok til i august, og det heile vil vonaleg vere avslutta fram til neste sommar. Arbeidet er kalkulert til 1,2 mill. kroner.

I Sveio har ein vedteke å nytte «asfalt-pengar» til å setje i gang miljøarbeid frå Rogaland grense og nordetter. Her skal byggjast 1400 m gang- og sykkelveg og ei rekke avkøyrslar skal samlast. Arbeidet, som vil komme på om lag 2 mill. kroner, vil bli ferdig fram mot sommaren.

I Lindås kom det i gang trafikksikringsarbeid i september mellom Lindås og Vågseidet, og på Espeland ved Arna vil vegvesenet også utføre trafikksikringsarbeid ved Otterkleiv bru.

Røa.



Frå arbeidet i Voss sentrum. Uttrågata, til høgre, skal bli hovudtrafikkåre, medan Vangsgata, til venstre, vert prioritert for fotgjengarar, med humpar i gata og store fortausareal. (Foto: P.Ø. Ohnstad)

Haukedalen – Morvik



Biletet over desse linjene er teke på toppen av Haukedalen i Åsane. Blok-kene vi ser midt på biletet, ligg i Prestestien og på Flatevad, vest for Åsane Senter.

Her skal den nye fylkesvegen som skal binde saman Morvik-området og dei sentrale delane av Åsane, knytast til Hesthaugvegen med bru. Vegen skal

og gi tilgjenge til dei nye utbyggings-områda i Haukedalen – Morvik.

Arbeidet tok til i mars i år, og heile den om lag 2 km lange strekninga skal vere ferdig i 1983. Av omsyn til dei nye bustadområda som skal byggjast ut, skal likevel 700 m av vegen frå Haukedal-sida stå ferdig sommaren neste år. Den nye fylkesvegen vil komme på om lag 12 mill. kr. (Foto: VA)

Dykkergruppen i arbeid:

Langt fra fantasifulle guttedrømmer til dykkeroppdrag for vegvesenet i Salhus

Sikkerhet og presisjon viktig når man skal utføre oppdrag under vann, understreker Kåre Karlsen og Jan Magne Sviland, som Veg i Vest fulgte på oppdrag i Salhus.

Lyse, sydende bobler i grågrønt vann, et par underlige, rødkledde skikkelser som beveger seg et stykke under vannflaten, et spark i overflaten før skikkelsene forsvinner for en stund – bare boblene bruser hele tiden opp mot vannflaten. Er det ikke som om man ser for seg solvarme svaberg og glitrende sommersjø? Eller kanskje mer eksotiske farvann for den mer fantasifulle?

Det er vel ofte noe i den retning en forestiller seg når det blir snakk om dykking, som de fleste av oss har lite greie på, men ofte har sett på film, fra sydhavskoraller, fra spennende vrakdykking o.l.

Langt fra drøm til virkelighet

Virkeligheten er nok en helt annen. Åstedet denne gang var ferjekaien i Salhus, der vi fikk se på nært hold hva den nyetablerte 6 manns dykkergruppen ved Hordaland Vegkontor driver med. De to som gikk i vannet, Kåre Karlsen og Jan Magne Sviland, begge fra planavdelingen, sier at dykking er en svært interessant hobby: – Man kan oppleve mye rart når man kommer under vann, der en helt ny verden avsløres for oss. Nå kan vi kombinere interessen for dykking med å gjøre nytte for oss ved de oppdragene vi får gjennom distriktslaboratoriet. Samtidig gir det en artig avveksling i jobben, sier de to.

Nå var nok ikke oppdraget i Salhus egnet til å gi de helt store opplevelsene. Vannet var grumset, delvis av kloakk, sikten var variabel, bunnen dekket av mye mer enn sjøvekster, som f.eks. fulle ølflasker, og

man måtte være oppmerksom på klokken og ferjerutene til og fra kaien. Dette er vel kanskje nærmere virkeligheten for de seks som er med i dykkergruppen enn alt det vi andre forestiller oss.



Jan Magne Sviland og Kåre Karlsen er to av de seks i dykkergruppen. De andre er Gunnar Tunestveit, Alf Sognefest, Karl T. Pharo og Per Ø. Ohnstad. (Foto: Røa)



Utstyret gjøres klart før dykking. Drakten som Sviland har på seg er en såkalt våtdrakt, som slipper litt vann innenfor.

Strengt krav til sikkerhet

Dykkergruppen er etter hvert kommet i gjenge og har hatt en del oppdrag i løpet av sommeren. Tre av de seks dykkerne gjennomgikk i vår et intensivt 5 ukers dykkerkurs på fritiden (de tre andre er dykkere fra før). Her har de blant annet lært å legge stor vekt på nøyaktighet og påpasselighet i alt de gjør. Det innebar også at vi som stod igjen på land måtte orientere oss om hvor nærmeste telefon var, for alle tilfellers skyld. Dykkere i Bergensområdet er glade for å ha Håkonsvern i nærheten, der det finnes trykktank og kvalifisert medisinsk personell til å behandle dykkersyke. Kort sagt, det er alvor, dette her, og skal ikke blandes med eventyrlyst og dumdristighet.

Forsiktighetsreglene innebærer at man alltid går ned to og to sammen. Er det dypere enn 8-10 meter, sterk strøm eller dårlig sikt, skal man alltid ha line mellom seg, og eventuelt også til land. Varselflagg skal alltid være oppe. For øvrig gjelder det for dykkerne å bevare roen dersom noe uforutsett skulle skje. De fleste ulykker skjer sannsynligvis på grunn av panikk.



Her kan man skimte de to dykkerne på vei mot ferjekaien, som de skulle undersøke.

Tungt løft

Vegvesenet har kjøpt inn utstyr til dykkergruppen, og det er ikke småtteri de ifører seg før de skal uti. Utstyret veier over 50 kg, inkludert luftflaske på 31 kg og blybelte på 10-15 kg. Til utstyret hører ellers dybdemåler, lufttrykkmåler, klokke som starter automatisk når den utsettes for trykk, pusteventil og reserveventil og en oppstigningsvest som både kan brukes i nødstilfelle og til å justere oppdriften når man er kommet ned.

For en utenforstående virker det hele innviklet. Her skal beregnes og justeres og kompenseres. Hvem visste for eksempel at det er 4000 l komprimert luft i luftflaskene, men at dette volumet blir mindre og mindre jo dypere man dykker, slik at dykketiden blir redusert tilsvarende? For eksempel vil en på 10 m bare kunne oppholde seg halvparten av den tiden luften ville rekke til på overflaten, på 30 m ca. 25 prosent av tiden osv.

Våre dykkere vil vanligvis ikke behøve å gå dypere ned enn 15-20 m, unntaksvis ned til ca. 30 m.

Ulike drakttyper

Til det utstyret de har i dag hører såkalt våtdrakt. Det vil si at dykkerne blir våte på kroppen, fordi drakten slipper inn litt vann for å jevne ut trykket innenfor og utenfor drakten. Likevel føles det ikke kaldt, forteller Karlsen og Sviland. Stoffet i drakten inneholder små celler med gass og isolerer godt.

Ennå er ikke dykkergruppen helt ferdige med opplæringen. Neste trinn blir nå kurs for å lære bruk av tørrdrakt, som er mer komplisert å dykke med. Fordelen med tørrdrakt er at den er helt tett slik at den holder varmen bedre, forklarer de to. Her må trykkutjevningen skje ved hjelp av luft fra trykkluftflaskene. Det må nemlig være samme trykk på innsiden som på utsiden av drakten, får vi vite. Når kurset er fullført,



Mye rart er å finne på bunnen under en kai. Karlsen og Sviland her med noe av fangsten, en uåpnet, men defekt, ølflaske.

er det meningen å bruke tørrdrakten om vinteren og våtdrakten om sommeren.

Etter hvert dykk må for øvrig drakten og alt utstyret skylles i ferskvann og tørkes. Det er svært viktig for sikkerheten at spesielt pusteventilen blir skikkelig vedlikeholdt. Luftflaskene må også fylles etter hvert dykk, og dette må skje hos godkjente forhandlere, der luften blir filtrert før den komprimeres på flaskene.

Mange oppgaver

– Vet dere noe om hvilke oppgaver dere vil få framover?

– Vi vet at vedlikeholdet ønsker å lage et program for kontroll av alle ferjekaier, så der blir det nok en del å gjøre, mener Karlsen og Sviland. – Videre bør bru-fundamenter sjekkes en gang i blant. Ellers



To trøtte karer etter endt oppdrag. Det er nemlig ganske anstrengende å dykke, forteller de to.

skal vi etter behov utføre undersøkelser ved planlegging og bygging av bruer, ferjekaien og enkelte fyllinger. Det er viktig å finne ut hvordan bunnforholdene er, om fjellet har spesielle svakhetssoner eller overheng som kan ha betydning for trasévalg og utforming.

I Salhus gikk alt bra. Det ble ikke funnet noe galt med ferjekaien, så langt det var mulig å finne ut den dagen. Og selv om været etter hvert ble riktig ufyselig og det hele liknet lite på det vi har sett i forbindelse med dykking på film, så gjorde nok det lite for de to under vann. – Bortsett fra at de måtte skifte klær på kaien etterpå. –

Røa

Verne- og miljøarbeidet:

– Det går stadig framover, men haldningsendring må til hos våre egne

**Konrad Ulvatn tar over som hovudverneombod når Herman Lund takkar for seg
1. november**

Like før AMU-perioden går ut, har hovudverneombodet vårt, Herman Lund, vald å trekkje seg for å ta over som forretningsfører i Arbeidsmannsforbundet. Innan tida hans er ute, den 1. november, vil ein ny mann ha teke over den viktige oppgåva som hovudverneombod, nemleg Konrad Ulvatn.

Etter regelen har den fagorganisasjonen som åleine har fleirtalet av arbeidstakarane, rett til å peike ut hovudverneombodet. Noko meir demokratisk har ein gått til verks her, ettersom alle organisasjonane har hatt høve til å vurdere om dei ville godta den personen som Arbeidsmannsforbundet hadde vald. Vi kan leggje til at Ulvatn fekk samrøystes tillitserklæring frå organisasjonane. I arbeidet sitt skal han representere arbeidstakarar frå alle organisasjonane.

Frå kjeledress til kontorklede

Veg i Vest har hatt ein prat med av- og påtroppande hovudverneombod, og ville sjølvsagt vite korleis Ulvatn stilte seg til tanken på å skifte ut kjeledressen med kontorklede.

– Omskiftet frå anleggsarbeid til delvis kontorjobb blir nok stort, trur Konrad Ulvatn. – Eg er spent på korleis det vil fungere, men det er sjølvsagt vanskeleg å



Konrad Ulvatn

setje seg inn i på førehand, det må nok kjennast på kroppen. Eg satsar sjølvsgat på at det skal gå bra.

Og det er nok ingen i tvil om. Ulvatn er frå før nestformann i Hovudtillitsmannsutvalet, noko som kan vere ein god kombinasjon og til god hjelp. Han er dessutan med i redaksjonsrådet for Veg i Vest. Han har elles vore interessert og aktiv i fagorganisasjonsarbeid og i verne- og miljøarbeid i lang tid og ser fram til å ta fatt på den nye oppgåva som han førebels skal ha i to år. Funksjonen for hovudverneombodet skal følgje periodane for Arbeidsmiljøutvalet, og AMU blir hovudoppgåva for ombodet. Der er han fast representant og talsmann for arbeidstakarane, og, som han sjølv peiker på, det er i dette forumet det vert teke avgjerder når det gjeld arbeidsmiljøet – alt har sitt utspring der.

Uvanleg utgangspunkt

Konrad Ulvatn sitt eige «utspring» er elles noko uvanleg til vegarbeidar å vere. Han har tidlegare vore 1. styrmann i langfart og

har reist ute i fleire år før han fann ut at sjømannslivet var vanskeleg å kombinere med eit tilfredsstillande familieliv. Det var vel helst eit tilfelle at vegvesenet blei arbeidsplassen hans etter det. – Mange såg rart på meg då eg «hoppa» i land og tok fatt på borhammaren, dei tenkte nok sitt. Men eg har aldri angra det eg gjorde, sjølv om eg nok kunne ha tenkt meg ein langtur iblant, vedgår Ulvatn. Han har no vore i vegvesenet sidan 1967, heile tida på anlegg.

Engasjement døgnet rundt

Herman Lund, som no har to års røynsle i jobben som hovudverneombod, medgir også at det er ein stor overgang frå utearbeidet til kontorarbeid og reising. – Det er framleis slik at om eg er i ein pressa arbeidssituasjon, kan eg av og til føle at det ville ha vore fint å vere vel forvart i utedrifta, utan noko slag av engasjement, og så vere ferdig med dagen klokka fire, vedgår han. – I ein jobb som dette kan ein ikkje dele arbeidsdagen i faste tider, for meg har dette vore meir heiltidsengasjement. Dette



Herman Lund

vil sjølvsagt kunne oppfattast ulikt, og eg kunne kan hende ha nytta tida betre. Likevel kan ein ikkje sjå bort frå at jobben fører med seg visse pliktar. Ein må reise ein del og ha kontakt omkring i fylket, m.a. i AKAN-arbeidet. Men det har vore fint å få jobbe på heil tid med det som alltid har engasjert sterkt, strekar Herman Lund under.

Omfattande felt

Dette får oss til å spørje Konrad Ulvatn om han no har fått tid til å setje seg inn i den nye jobben, slik at han veit kva han går til.

– Eg har ikkje vore så mykje borti dette, men eg har vore verneombod nokre stader og veit vel i grove trekk kva det går ut på. Eg blir dessutan plassert saman med hovudtillitsmannen, som har arbeidd med dette før, og skulle ha røynsle på dette feltet. Etter kvart som eg får meir kjennskap til det, går det i alle høve klart fram at verne- og miljøarbeidet er eit stort felt som det ligg svært mykje i.

– Er det spesielle ting du no vil gripe tak i?

– Vi har no hatt hovudverneombod på heil tid i to år og har fått mykje i gang. Eg vil sjølvsagt prøve å halde fram på den same linja og arbeide vidare med dei sakene som er påbegynt. Mellom anna meiner eg at attføringsutvalet er viktig. Det er noko av det mest positive vi har fått i sving her i Hordaland.

Går vi berre nokre få år attende i tida var systematisk verne- og miljøarbeid så å seie ukjend for oss. Det har skjedd store framskritt på dette feltet. Arbeidsmiljølova er nokså ny, og eg meiner det var trong for den. Det har kome mange klager på den, og mykje skulle nok ha vore annleis, men like sikkert er det at lova også må få ein del tillegg. Det vil syne seg etter kvart som tida går. Med den utviklinga vi opplever, er det umogeleg å skape eit lovverk som skal kunne dekkje alt og samstundes følgje med i tida.

Verneomboda

Ei av hovudoppgåvene for Konrad Ulvatn

blir no å få systemet med verneombod til å fungere slik det skal. – Vi må få verneombod på alle arbeidsplassar og motivere dei til å gjere den jobben dei skal når det gjeld verne- og miljøtiltak. Det er dei som skal sjå til at tiltak blir gjennomført og at dei fungerer, og dei skal løyse problem på arbeidsplassen i samband med verne- og miljø saker. Slik eg ser det, har dette eigentleg med ei haldningsending å gjere. Sjølv har eg arbeidd med dette i ti år, og det er likevel ein kort periode. Vi treng tid på arbeidet, og det er ei møysommeleg sak å bygge dette opp, slik at det vert lettare å forstå verdien i det, på arbeidsplassar både ute i drifta og inne på kontora.

Framskritt i vernearbeidet

Herman Lund meiner sjølv å ha opplevd at verda har gått framover på den tida han har vore hovudverneombod. – Vi har fått fleire underutval under AMU. Men det er rett at vi ikkje er komne så langt som vi gjerne ville med funksjonen til verneomboda, seier Lund. – Eg har sjølv vore litt usikker på korleis dette kunne gjerast, men vi har no vald å satse på vidareopplæring av verneomboda. Eg freista ei tid å vere verneombod sjølv, men det nyttar ikkje. Eg trur det er viktig å konsentrere seg om å få den einskilde til å fungere i systemet, og før vi klarer det, vil ikkje Arbeidsmiljølova fungere som den skal.

Dette hindrar likevel ikkje at vi ligg relativt bra an når det gjeld vernearbeid her i fylket, meiner Lund. – Men det er langt att før vi kan seie oss nøgde. Sjølv har eg hatt eit nært samarbeid med verneleiaren, og med det med administrasjonen. Dette ser eg som ein føresetnad for å få gjort skikkeleg arbeid. Det vert lettare å nå felles mål. Og slik trur eg også det no vil halde fram. Mykje famling vart det nok i førstninga, og eg ser nok at ein del kunne ha vore gjort annleis, men det er då betre i alle høve å få gjort *noko*, meiner Herman Lund, som vil dele sine positive og negative røynsler med Konrad Ulvatn for å bu han best mogeleg på den jobben han no skal ta over. *Røa*

Prøveprosjekt bl.a. i Bergen:

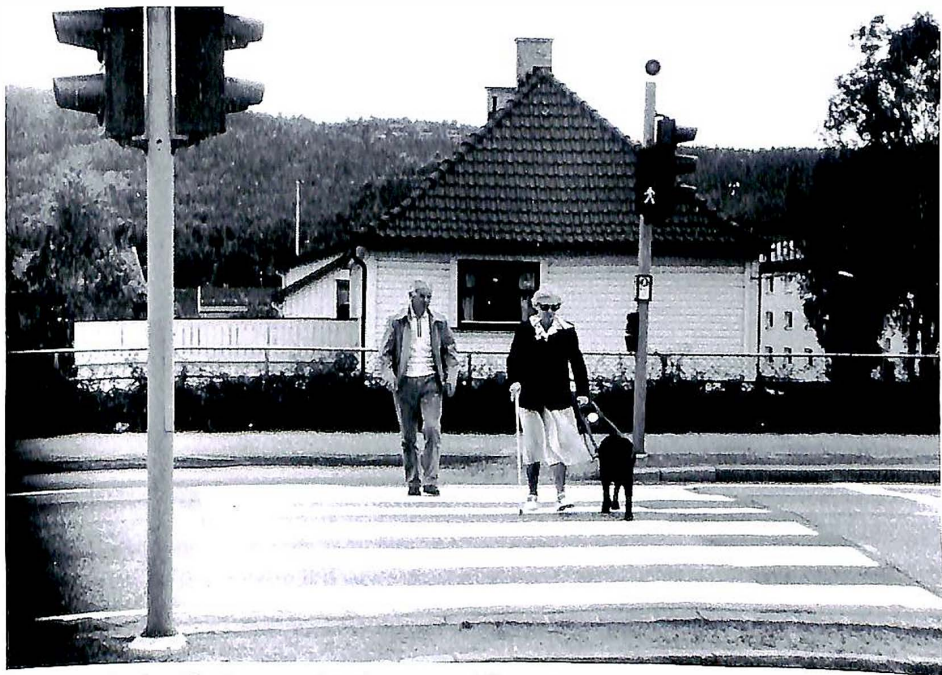
Nye, bedre lydsignaler for blinde og svaksynte

Kjell Alsaker orienterer om prosjektet

Det er en kjent sak at gående ofte har store problemer når de skal krysse sterkt trafikkerte gater. At problemene blir mangfoldige ganger større om man er blind eller svaksynt, skulle ikke være vanskelig å forstå, og hittil har det vel vært ofret litt for liten oppmerksomhet på denne gruppen trafikanter.

En av de ansatte ved Hordaland Vegkontor, Kjell Alsaker, har i et år deltatt i et forsknings- og utviklingsprosjekt som Vegdirektoratet har satt i gang med sikte på å gjøre det lettere for blinde og svaksynte å ferdes i trafikken ved hjelp av lydsignaler:

– For å gjøre kryssing av gater lettere for



Lydsignaler for blinde og svaksynte prøves i Drammen.

gående blir det som vi alle vet installert trafikkllys med rød/grønn mann, som gir beskjed om når det er mulig å krysse gaten trygt. Denne gå/vent-informasjonen kan vi gi til blinde og svaksynte ved hjelp av lydsignaler. Samtidig kan lydsignalene være til hjelp for seende som trenger en liten oppvekker.

Det har vært diskutert lenge hvordan de to lydsignalene for gå/vent skal lyde, og samtidig har det vært noe uklart om det egentlig er behov for ett eller for to signaler, forteller Alsaker til «Veg i Vest». For å være sikre på å få like systemer over alt, har man også drøftet spørsmålet om hvilken karakter lydsignalene skal ha i et samarbeid mellom de nordiske landene.

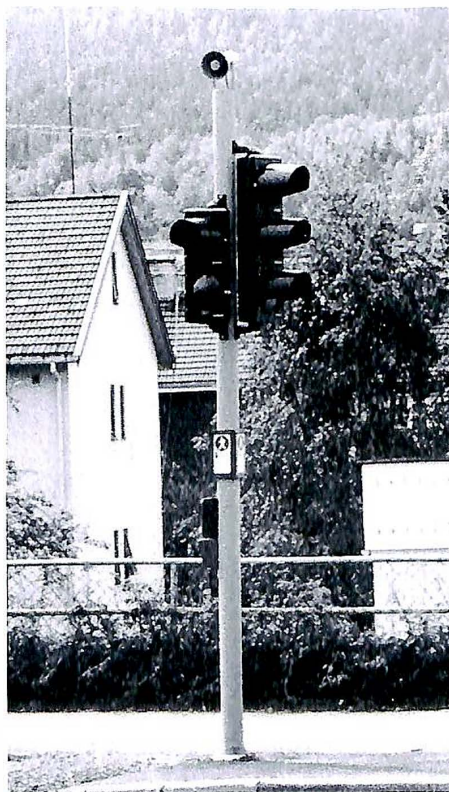
Resultatet er at signalet for grønn mann/gå består av korte, hurtige lydstøt, mens signalet for rød mann/vent består av lange, langsomme lydstøt.

Prøveanlegg i Bergen

Vegdirektoratet har fått bygd noen anlegg som er basert på de nye kriteriene for lyd-signaler. Disse skal nå utprøves i Norge, og to av dem er nylig montert i Bergen sentrum på lysanlegg som finnes her fra før. Forsøkene skal foregå i gangfeltet på tvers av Vågsalmenning og i gangfeltet på tvers av Olav Kyrresgate ved Posthuset. Lyd-signalerne skal bli stående i en prøveperiode ut 1981. I denne perioden skal det også utføres en intervjuundersøkelse der man vil prøve å få fram hva publikum mener om signalene, både når det gjelder karakter, hørbarhet o.a., forteller Kjell Alsaker.

Lydsignalanleggene er utstyrt med en høyttaler på toppen av lysmasten i hver ende av gangfeltet. Fra disse kommer gåsignalet. Det kommer vekselvis fra den ene og den andre siden av gangfeltet.

Vent-signalet kommer fra en egen høyttaler montert nede på nærmeste stolpe.



Gåsignalet kommer fra høyttaleren som er montert på toppen av lysstolpen. Vent-signalet er plassert i en høyttaler lenger nede.

Det skal også fungere som et lokaliseringssignal, slik at blinde og svaksynte kan høre at de nærmer seg gangfeltet.

Forbedringer

Lydsignaler for blinde og svaksynte er ikke i seg selv noe nytt, peker Alsaker på. – Den viktigste forandringen i forhold til de lydsignalene som har vært brukt tidligere, er at styrken på signalet nå vil bli regulert automatisk opp og ned i forhold til trafikkstøyen. Dermed blir de lettere å høre når det er mye trafikk, og de vil bli mindre sjenanse for omgivelsene når det er lite trafikk. Problemet med de lydsignalene vi

har hatt hittil, har vært at frekvensen ikke har vært god nok, og at lyden er blitt for sterk om natten og for svak om dagen.

De nye lydsignalene vil i løpet av høsten også bli prøvd i Drammen, Sandefjord, Skien, Trondheim og Harstad. Akustisk laboratorium ved Norges Tekniske Høgskole står for hovedtesten, forteller Alsaker. – Når prøvetiden er omme, vil man vurdere erfaringer og svarene på spørreskjemaene og avgjøre om den tekniske løsningen fungerer bra og om signalene er brukbare. Personlig mener jeg at de må være det, blant annet fordi de er laget på grunnlag av spesifikasjoner fra blindeforbundene i Norden.

På bakgrunn av prøveperioden skal en også avgjøre om det i det hele tatt skal brukes noe signal for rødt lys, all den tid ikke-signal også vil være en form for signal.

Egne «lydregulerte» ruter

I løpet av våren 1982 er det så meningen å utarbeide tekniske spesifikasjoner for lyd-signaler til bruk i Norge. Når disse foreligger, vil det bare bli tillatt å bruke lyd-signaler som er i samsvar med dette.

Alsaker peker på at opplegget, slik det er i dag, vil falle relativt dyrt, men at man håper å få prisen ned. Det vil heller aldri bli aktuelt å la hvert lyskryss i byen få lyd-signaler.

– Det er et stort behov for lyd-signaler for blinde og svaksynte, men det vil likevel være lite hensiktsmessig å plassere slike i hvert kryss. Det riktige og mest realistiske vil være å velge spesielle ruter gjennom byen, for eksempel fra et kommunikasjons-senter (busstasjon/jernbane) til forretningssenter eller liknende. Dette satser man på i Oslo for øyeblikket, forteller Alsaker. – Vi må nemlig også ta med i vurderingene det faktum at slike lyd-signaler lett kan bli til stor plage for mange på grunn av lydhivået, selv om de vil være til uvurderlig nytte for blinde og svaksynte.

Forts. fra side 5

vegkontoret. Underdirektør Otto Arnulf frå vegdirektoratet avslutter kurset. I alt 16 deltakarar er tekne ut til å vere med på sakbehandlarkurset:

Arvid Nordvik, Biltilsynet
Harriet Henriksen, Biltilsynet
Evelyn Knappskog, Biltilsynet
Sigurd Lægreid, Biltilsynet
Gunnar Gaasand, Biltilsynet
Karl T. Pharo, laboratoriet
Torill Smedsvik, anleggsavd.
Kjell S. Hodneland, anleggsavd.
Gunnar Tunestveit, anleggsavd.
Reidun Nordgulen, vedlikeholdsavd.
Svein Wiik, regnskapsavd.
Arvid Nilssen, regnskapsavd.
Gun Øxnes, administrasjonsavd.
Aslaug Amundsen, admin.avd.
Torill Eliassen, admin.avd.
Ellen Brown, planavd.

I tillegg til dei fem hovudsamlingane, som er på 2-3 dagars lengd, vil kursdeltakarane få heimearbeid, og det blir sett av 4 timar kvar veke i kontortida til gruppearbeid med oppgåver.

Kurset fører **ikkje** automatisk til saks-behandlar stilling for dei som ikkje har det frå før.



Fornminne frå bronsealderen «i veggen» i Sveio og Stord

Riksveg 14 i Sveio har i dei siste ti-åra vore under utbetring/ombygging. I samband med dette arbeidet har også den 4 km lange vegarmen mot Tittelsnes vorte forsterka og utbetra. Arbeidet her har gått føre seg siste året. Under arbeidet i nærleiken av Tittelsnes tok ein av grunn-eigarane kontakt med anleggsfolka etter at avdekkingsarbeidet var ferdig og boring pågjekk mellom gardane Haugsgjerd og Gramshaug. Han hadde høyrte av ein onkel at det på denne staden skulle finnast nokre riper i fjellet under torvlaget. Ved nærare gransking kunne ein skimte ein del riper i berget. I første omgang verka dei verd-



Biletet syner nokre av dei figurane som vart funne på Gramshaug i Sveio. Ringen i midten er eit solsymbol (solkors), og ringen til høgre for dette er truleg og eit solsymbol, kan hende eit forsøk på å syne sjøve solskiva med straler.

(Foto: Geir Sør-Reime, Hist. mus.)

lause og vilkårlige, men dei såg likevel ikkje ut til å ha kome der av seg sjølv. For å vera på den sikre sida, vart arbeidet mellomtels stogga og Historisk museum vart kontakta om saka.

Helleristningar

Dei sakkunnige kunne fort stadfesta at ripene i berget var helleristningar frå bronsealderen (år 1800 – 500 f.Kr.), truleg om lag 3000 år gamle. Ripene, eller figurane, ligg på sørvestre enden av ein langstrakt bergrygg som stikk opp i relativt flatt terreng. Ristningane viste seg å stå tydeleg fram i skrålyset frå sola. Bergarten her er skifer, og området har i tidlegare tider vore nytta som hellebrot. Frå ristningane har ein vidt utsyn både mot aust, nordaust og til dels mot nordvest. Frå ristningane kan ein sjå både soloppgang og solnedgang, og ristningane ligg på «solsida» av bergryggen. Denne plasseringa har truleg tilknytning til det mange av figurane skal symbolisera. Det er funne 35 figurar, og mange av desse viser variantar av ringfigurar som ofte symboliserer sola. Elles er arbeidet enno ikkje kome så langt at alle figurane er tolka. Men det er konstatert figurar som truleg skal visa fotsolar, delar av båtar og menneskap. Liknande helleristningar er og funne andre stader i Sunnhordland, t.d. i Etne. Det er mykje som tyder på at ristningane er rester etter ein gamal kuitstad, der bronsealderbøndene har drive ein form for fruktbarhetsdyrking.

Historisk museum har undersøkt området langs vegtraseen, om lag 500 m i kvar

retning frå dei nyoppdaga helleristingane, utan å finna spor etter andre ristningar eller figurar. Ristningane er no malte og ein kan sjå dei einskilde figurane tydeleg. Jordlaget på området der ristningane er oppdaga, vart avdekka med gravemaskin, og tenne- ne i skuffa laga stygge merke i berget. Desse er no fjerna ved at dei er tona ned med såkalla «dessert varnish», ei blanding av metallsalter som vil oksyderast og få ei liknande farge som fjelloverflata. Det vart og bora ein del borehol før ein vart merksame på ristningane. Desse er fyllt igjen med betong og har også fått same fargen som resten av berget.

Vegen flytta lenger vekk

Som nemnt vart arbeidet ved den aktuelle staden stogga med ein gong ein hadde mistanke om å ha oppdaga fornminne. I samarbeid med Historisk museum vart det så teke stilling til korleis området vidare skulle disponerast. Etter at museet hadde undersøkt det tilgrensande området, kunne arbeidet halda fram. Ein vart samde om å trekkja riksvegen eit par meter lenger vekk frå ristningane enn opprinneleg planlagt, planera og planta til arealet rundt. Då ristningane ligg noko utsett til, vil museet setja opp gjerde rundt bergryggen og ei orienteringstavle om saka. På denne måten vonar dei å ta vare på fornminnene så lenge naturen tillet det, samstundes som dei vonar at folk let dei vera i fred. Det må nemnast at representantane frå museet har uttalt at dei aldri ville ha oppdaga helleristingane, dersom dei ikkje hadde vorte gjort merksame på dei frå lokalt hald.

På Stord er arbeidet kome godt i gang med tilførselsvegen til det nye ferjeleiet på Skjærsholmane. På garden Horneland viste det seg at vegtraseen kom i konflikt med tidlegare registrerte gravrøyser. Til saman finst det fem røyser, og ei av desse må fjernast. Gravrøysene på Skjærsholmane skriv seg etter alt å døme attende til eldre jernalder. Men i området er det



Midt i biletet her ser vi eit spinnehjul av stein. Slike var i bruk i fleire hundre år og vert oftast funne ikvinnegraver. Andre funn gjer likevel at museet meiner dette funnet på Hornaland, Stord, er ein mannsgrav, og at den er frå aller siste delen av folkevandringstida, litt før 600 e.Kr.

(Foto: M. Dalland, Hist. mus.)

tidlegare gjort funn som kan førast tilbake til både stein- og jernalderen. I sommar har Historisk museum hatt folk i arbeid med nærare registrering og utgraving av røysene før vegvesenets anleggsmaskinar gjer innhogg i området. På det som skal bli oppstillingsplass for bilar på ferjekaien, er det funne to jernknivar, ein bronseknapp, ei glasperle og ein beltestein av kvartsitt. Stort meir var der ikkje å finne, meinte leiaren for utgravingane her, og arbeidet vart avslutta tidleg på hausten.

A.W. Epland

HISTORISK MUSEUM

bed elles alle som er med på å byggje veg om å vera merksame på ting som kan tyde på at her finnest restar frå tidlegare bustader el.l. Berre eit lag svart jord kan fortelje oss mykje, seier Liv H. Dommersnes ved Historisk museum. – Og når einkvann t.d. fortel oss at «der skulle du ha sett, der var det mykje flint den gangen», då er det til å gråte av for oss, fortel ho. Det er sjølvsagt ikkje alltid så godt å vita kva som er av historisk verd, men Historisk museum oppmoder alle om å kontakte dei dersom dei oppdagar noko som kan verka «rart» i jorda eller mellom all steinen.

Vegopning i sommarsol

Like før ferien vart den 2,1 km lange strekninga på rv. 555 frå Bjørndalsøyra til Breivikskiftet opna for trafikk. Med det er dei trange Godviksvingane ute av biletet, strekninga mellom Bjørndalsøyra og Breivikskiftet er korta inn med ca. 900 m og brei, fin veg fører heilt fram til Sotrabraua. To tunnelar og 7 bruar og undergangar inngår i dette anlegget. På det eine biletet ser vi den eine tunnelen og brua mellom tunnelane. I tillegg omfattar veganlegget 400 m ny lokalveg og 1000 m gang- og sykkelveg/fortau. Det heile har kome på vel 25 millionar kroner.

Det var denne gongen vegvesenet som stod for arrangementet, og formann i samferdslestyret, Peder Kalve, som tok seg av sjølve opninga. Ordførar Eilertsen, tidlegare formann i samferdslestyret og



ordførar i Fjell kommune, O. Midttun, og representantar frå samferdslestyret og -kontoret var å finne mellom dei frammmøtte. Som bilete nr. 2 fortel om ein ser godt etter, så vanka det «spikersuppe» til store og små etterpå. Til alt hell fall vegopninga på den dagen det var lagleg ver i sommar – 9. juli...

Den nye ferjekaien på Sunde vart opna 10. juli, og 22. august vart den nye veggen til Djønno offisielt opna.



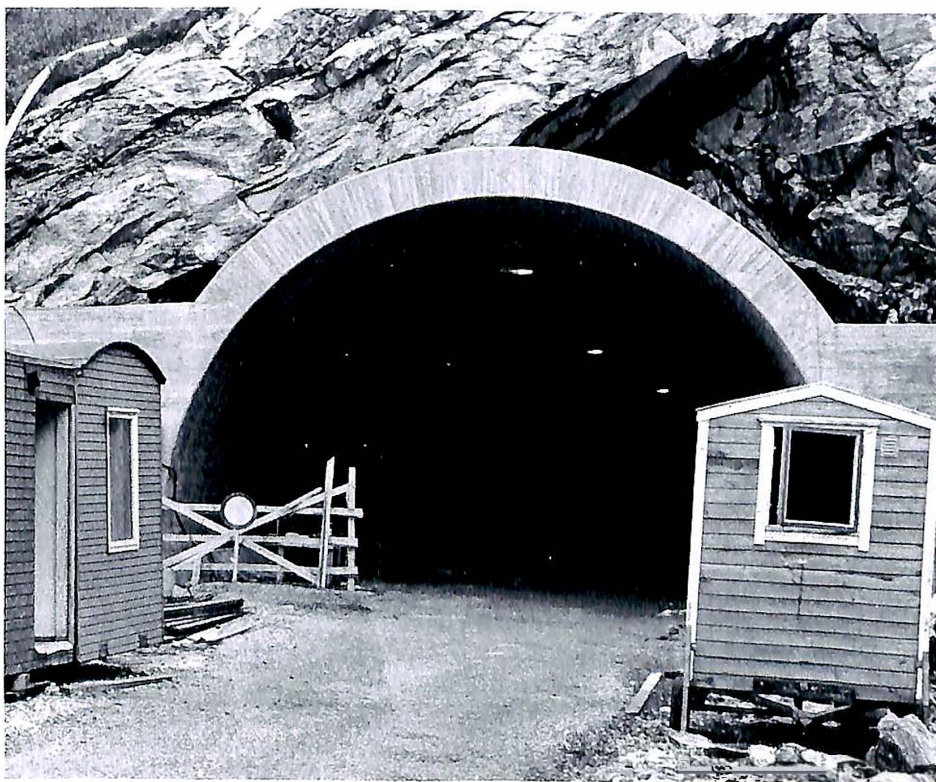
Tunneldriften i Hordaland:

Etterarbeidene for kostnadskrevende

Driften for øvrig på akseptabelt nivå, sammenliknet med andre fylker og entreprenører

Tunneldriften i Hordaland går stort sett bra. Særlig når det gjelder rådrivingen mener vi at vi er fullt på høyde med andre fylker og entreprenører. Det som faller dyrt, har vist seg å være etterarbeidene, som til tider kan komme opp i 60-70 prosent av kostnadene

for rådrivingen av en tunnel. Skal tunnelene våre bli bedre og billigere må det i første rekke satses på nye metoder og større effektivitet i sikringsarbeidene. Dette er konklusjonen i en rapport som tar for seg utviklingen i tunneldriften i Hordaland fra



Tunneldriften i Hordaland er analysert. Rapporten foreligger nå. Her Særetunnelen i Ytre Arna før den ble tatt i bruk.

den første tunnelriggen ble kjøpt inn i 1973 og fram til i dag.

Gruppen som har hatt som oppgave å analysere tunneldriften i Hordaland, har vært i funksjon i ca. 1½ år. Gruppen har bestått av: N.H. Sellevold, A. Hegrenæs, J. Jensen, O. Sæveraas, E. Ytre-Arne og G. Erstad. Arbeidet har gått ut på å vurdere driftsmetoder og å gjøre en økonomisk analyse av tunneldriften. Det har ikke vært meningen å se på de organisatoriske forholdene ved tunnelseksjonen.

Utvikling

Det har skjedd en hel del innen tunneldriften siden den første tunnelriggen ble kjøpt inn i 1973. Større maskinheter har ført med seg et endret bormønster og større stanglengder, nye sprengstofftyper og tennesystemer er innført, kravene til nøyaktighet er skjerpet og utstyret krever høy utnyttelsesgrad. Videre er arbeidsforholdene drastisk endret som følge av den nye teknologien, pekes det på i rapporten. Overbygde, isolerte førerhytter reduserer faren ved nedfall av stein. Støy og oljedamp er kraftig redusert og lys og bedre orden på stuff reduserer faren for ulykker.

Samtidig stilles det større krav til teknisk skoling og dyktighet til å behandle kompliserte anleggsmaskiner, og arbeidsopplegg og organisasjonsforhold må vurderes, bl.a. med henblikk på best mulig maskinutnyttelse.

Hittil har det vært vanskelig å danne seg et riktig bilde av hvilken virkning innføringen av ny teknologi og større krav til økonomisk og effektiv drift har hatt på kostnadene i tunneldriften. Nettopp av den grunn var det nødvendig å analysere driftsresultatet for de tunnelene som er drevet de siste ti årene.

Historikk

I et kort historisk overblikk forteller rapporten at tunnelene i Hordaland ble drevet med knematerer før 1973. Opp til 5-6

maskiner kunne være i gang på en stuff, og borelengden var 3,20 m. Vanligvis fikk man ut en salve på skiftet. Arbeidet ble drevet på 3 skift, så inndriften pr. døgn var relativt bra. Fra 1978 gikk man over til 2-skiftsordning i tunneldriften på grunn av arbeidsmiljøloven.

Våren 1973 kjøpte vegkontoret den første tunnelriggen, en Atlas Copco med 4 bomber. Riggeren, som er i arbeid fremdeles, drives med trykkluft. Pr. 1/1-81 har denne riggen drevet nokså nøyaktig 10 km tunnel.

Etter ca. et år med positive erfaringer, ble det kjøpt inn en rigg til av omtrent samme type. Også denne har vært i arbeid så å si i ett siden, og resultatet er 7,5 km tunnel pr. 1/1-81.

Den tredje riggen ble kjøpt inn til jul i 1976. Dette er en hydraulisk drevet rigg med 3 bomber. Fram til årsskiftet har denne riggen drevet knapt 4 km tunnel.

Den nyeste riggen vår ble kjøpt inn ved årsskiftet 79/80 etter at vi hadde leid den i nesten 2 år. Dette er en hydraulisk 3-boms rigg med hytte. Ved årsskiftet 80/81 hadde denne riggen drevet knapt 3 km tunnel.

Kostnader

De fire riggerne er i dag plassert i driften i Vallavik, Austmannali, Holmestrand og Matre. Disse fire riggerne produserer til sammen ca. 150 m tunnel for uken. Det koster om lag kr. 300.000 pr. uke å holde hver stuff i drift. Det vil dermed si at hver meter inndrift koster kr. 7.500,-. De årlige kostnadene ligger på noe over 50 mill. kroner.

Det er klart at kostnadene har steget i den perioden som er undersøkt, fra en pris på ca. 6.800 kr. pr. meter inndrift i Sandvensetertunnelen i 1973 til godt og vel 12.000 kr. pr. meter i Kipletunnelen, som ble åpnet i sommer. Kostnadsoversikten viser imidlertid også at dette vil variere sterkt, avhengig av lengden på tunnelen, kvaliteten på fjellet o.a. I Haukanestunnelen, som ble åpnet i fjor, la f.eks.



Etterarbeidene blir ofte for dyre, er en av konklusjonene i rapporten. Her brukes betong i Haukanestunnelen.

meterprisen på inndriften under 8.000 kr., mens sikringsarbeidene ble svært dyre. Som ventet har det, totalt sett, vist seg at de korte tunnelene faller dyrere pr. m. enn de lange. I gjennomsnitt har prisene steget fra ca. 6.800 kr. i 1973 til vel 9.500 kr. i 1980/81, men kostnadsnivået har holdt seg temmelig stabilt de siste 4 årene.

Flytende drift gunstig

Når det gjelder selve rådriften, ser altså kostnadene ut til å ligge på et akseptabelt nivå. Gruppen ser det også som en fordel at man er gått over til såkalt flytende drift på alle anlegg. Det vil si at et skiftlag driver så lenge som skiftet varer, mens man før baserte seg på 1 salve pr. skift, uansett fjellforhold. Flytende drift har utvilsomt vist seg å være mest økonomisk. Gruppen har også valgt å holde fast på ordningen at et av skiftene er et såkalt renskeskift, der man ikke tar sikte på å få sprengt noen salve. – Vi vil inntil videre holde fast ved drive-metoden som vi bruker i dag, med 9 drive-

skift i uken og 1 renskeskift, flytende drift, og bruk av stanglengder på 14-16'. Vi mener vi ikke kan drive verken billigere, fortere eller sikrere ved å velge andre drivemetoder, konkluderer gruppen i rapporten.

Mekanisk tunnrensk?

Situasjonen er ikke så gunstig når det gjelder kostnader for etterarbeidene. Selve fjellsikringsarbeidene foregår stort sett som de alltid har gjort, trass i tekniske fremskritt på andre områder. Gruppen peker på at det er gjort forsøk på mekanisk fjellrensk i andre fylker, med relativt bra resultat. Også her er man nå innstilt på å gjøre forsøk med mekanisk tunnelrensk så snart som mulig. Med tiden kan det også bli aktuelt å forsøke mekanisk/automatisk bolting.

Gruppen understreker særlig i sin konklusjon at en må arbeide hardt for å finne billigere metoder for å sikre mot vann og frost. En meter dobbelt platehvelv

koster i dag omtrent 8.000 kroner, altså vel så mye som en meter inndrift i tunnelen. Andre metoder, som injisering og montering av ethafoam, har vært prøvd, men det ser ikke ut til at disse uten videre kan erstatte platehvelvet.

Anleggsjefen:

Overraskende at ny teknologi ikke gir lavere priser

Førte undersøkelsen av tunneldriften i Hordaland til de konklusjoner man hadde ventet, eller dukket det overraskende faktorer fram? «Veg i Vest» har spurt anleggsjefen, Nils H. Sellevold:

– Vi hadde vel ingen spesielle forvent-

ninger til dette på forhånd, men undersøkelsen har jo fått fram ting som det er verd å merke seg. Kostnadsoversikten viser at vi har hatt en økning i prisene fra 1973 til 1976, mens gjennomsnittsprisene har flatet seg ut igjen etter den tid. Det er overraskende at ikke kostnadene økte da vi gikk over fra 3-skift til 2-skiftsordning i 1978. Det hadde vi ventet, fordi det måtte føre til lavere utnyttelse av utstyret.

Det som også overrasker, er at den stadige teknologiske utviklingen ikke gir seg utslag i lavere priser. Gevinsten ligger først og fremst i at arbeidsmiljøet i tunnelene er blitt bedre, mens kostnadene for staten som byggherre bare synes å ha stabilisert seg de siste årene.

Interessant er det også at mens kostnadene på rådrift har vært noenlunde konstant de siste årene, har vi fått en klar økning i sikringskostnadene. Dette gjelder særlig vannsikringen, der det for det meste brukes platehvelv. Det skyldes i første rekke at aluminiumsprisene har steget kraftig. Sellevold mener at vi her må forsøke å finne andre metoder. En av mulighetene er ethafoam, som nå er prøvd i en del tunneler.

– Andre tiltak som har vist seg nødvendige på grunnlag av rapporten?

– Vi fikk som nevnt slått fast at staten ikke har hatt noen gevinst på den teknologiske utviklingen innen tunneldriften, og det er derfor klart at vi er ute etter tiltak for å få prisene ned. Det kan bli nødvendig å endre driftsmetoder og arbeidsrutiner, ta i bruk nye sprengstofftyper og ny teknologi, og bruke andre driftsformer for å redusere kostnadsnivået. En del av dette har vi fått til allerede under arbeidet med undersøkelsen. Slik at vi nå f.eks. driver med flytende drift ved alle tunnelanleggene våre.

På grunnlag av de dataene som er kommet fram, har vi i alle tilfeller klart å overbevise folk om at det fremdeles finnes områder der vi bør sette inn effektive tiltak for å forbedre oss, konkluderer Sellevold.



Nils H. Sellevold

«Gamlekarbiletet» i første nummeret:

Ikkje Bergsdalen, men Vangdalsberget

Som gamal arbeidsmann både ved vegarbeid og anleggsarbeid kom eg yver dykkar bedriftsavis og merka meg der eit bilete av eit arbeidslag frå «Bergsdalen». Dette er feil, biletet er frå det velkjende Vangdalsberget, på vegen Tørvikbygd – Norheimsund og straks utanfor der den påtenkte tunnelen har sitt innslag frå Tørvikbygd.

Eg kjenner kvar og ein på biletet. Alle er no gått i grava, men det var eit bilete som

hang på vegen så så seia i kvar stova i bygda i gleden yver vegen som gav samband til Norheimsund og Bergen. Vangdalsberget var eit vanskeleg stykke å komma igjennom, og tunnelar var ikkje så vanlege som i dag. Grunna eskjefjell var det vanskeleg å få sikker murfot, men den heldt heilt til tungtrafikken byrja, då måtte det til sikringsarbeid grunna forvitring og utrasing. Håpar tunnelen kjem i gang so snart som råd, so folk som sender



Første rekkja: Oddmund Lid, Kristoffer Skutevik, Samson Rosseland, Lars Eide, Bård Augestad, Jon Solhaug, Nils G. Torvik, Endre Eide, Th. Torvik, John Lysen og Gunnar Torvik.

Andre rekkja: Lars Drage, Olaf Åse, Jakob V. Eide, Torbjørn Åse d.y., Peder Drage, Endre Augestad, Tandrup Torvik, Torbjørn Åse d.æ., Jakob B. Augestad, Lars H. Vangdal, Kristoffer Åse, John Åse og Nils A. Eide.

Fotografen er ukjend.

skuleborna sine til skulen i Norheimsund kan verta fri den otten for borna sine.

Eg tala i dag med ein nabo som er 91 år gamal og han fortalde meg om korleis dei streva for å få veg. Han er so frisk i minnet so ein kan verta forundra. Det var i den tid tre herad som gjekk inn for den sokalla Strandebarmsvegen, Kvam, Tørvikbygd og Strandebarm. Tørvikbygd høyrde då til Jondal, som ligg på andre sida av fjorden, og hadde då sjølv sagt problem med vegar på si side av fjorden. Det vart då vedteke av folket i bygda at det skulle ytast fri veggrunn av dei som vegane kom til å gå yver, likeeins skulle det ytast tilskot til vegen etter matrikkelskylda. Det tilskotet kunne opparbeidast med arbeid på vegen etter ei dagløn på kr. 1,60 pr. 10-timarsdag. Andre oppsittjarar utan jord skulle arbeida på vegen til ei løn av kr. 2,- pr. 10 timars dag. Det er desse arbeidsfolka ein ser på biletet, med Odmund Lid frå Steinsdalen som oppsynsmann. Nevnast må og Lars J. Berge (f. 1855), som var eldsjela for å få vegen, og samstundes rekneskapsførar. Han fekk og nokre kroner frå Jondal kommune so dei hadde til borstal og ammunisjon.

Dette her som eg nevner er vel ikkje noko særtilfelle for denne vegen, det er vel slik mange andre stader på Vestlandet – god arbeidsinnsats, med dyktige vegarbeidarar og dyktige arbeidsleiarar. Det var som han sa, ein ingeniør ved synfaringa av den nye linja til Strandebarmsvegen: den gamle linja er so fornuftig lagd og terrenget so godt utnytta til fordel for bygda sine interesser at ein gjer det ikkje betre i dag. Utbetring av dei svake punkt – so er vegen fullgod i 100 ar til.

Ja, dette vart mykje skriving, men det var for å få retta på kvar biletet høyrde heime. Eg kan og gjeva opp navn på kva einskild som star på bildet!

*Med venleg helsing
Magnus Th. Thorvik
Tørvikbygd*

Kva skjedde – og skjer – med Arnanipatunnelen?

Arnanipatunnelen var eit tema som gjekk att i avisene i sommar. Eine dagen fall ein stein ned i køyrebana, ein annan dag var det platekvelvet som var laust. – Kva er gale? spør vi Arild Hegrenæs, leiar for tunnelseksjonen.

– Det er ikkje bra at slikt skjer, særleg så snart som berre eitt år etter opninga av ein tunnel, seier Hegrenæs. – Men vi kan aldri vere 100 prosent sikre på at ikkje ein stein kan komme ned. I Arnanipatunnelen har vi reinska like godt som andre stader, likevel fann vi det no naudsynt å gå på nytt over ei strekning på 3-400 meter. Fjellet er hardt og sprøtt, men ikkje særleg vanskeleg. Utrasinga tok til i overgangen frå ei sprakesone.

Nedfallet skjedde i ytterkanten av eit platekvelv. Det er ikkje meininga at desse skal ta i mot nedfall, fjellet skal vere ferdig reinska før kvelva vert sett opp, seier Hegrenæs.

Vi takkar for eit langt og hyggeleg brev med rette opplysningar om biletet av vegarbeidarane, som altså var i arbeid i Vangdalsberget. Vi har fått to andre reaksjonar på det same og kan berre seie oss leie for at gale opplysningar kom på prent i førre nummeret.

Biletet er teke under vegarbeid i Vangdalsberget (pa rv. 551) omkring 1908-1909. Vi har også fatt namna på alle dei staute karane på biletet, og har difor vald å syne biletet på nytt, saman med dei rette namna.
Red.

– Var det difor platekvelvet losna?
– Nei, dette er to ulike saker. Platekvelva i Arnanipatunnelen er sett opp etter forskriftene, men farten på bilane i tunnelen er så stor at lufttrykket får dei enkle platekvelva til røre seg. Dette stiller store krav til popnaglane som platene er festa med. Desse var rett og slett ikkje sterke nok. Når alt rørte på seg, kom også røyrbogen på baksida av platene ut av stilling, og strekkfiskane som heldt denne i spenn, losna og fall ned. Det var elles ein slik strekkfisk som traff ein bil.

– Kva vert no gjort i tunnelen?
– Vi går som sagt over 3-400 meter med kontroll og eventuell reinsk.

Vi vil vidare gå over dei enkle platekvelva med fleire og større popnagler som skal halde betre. Vi vil også utføre ein del andre forsterkningar.

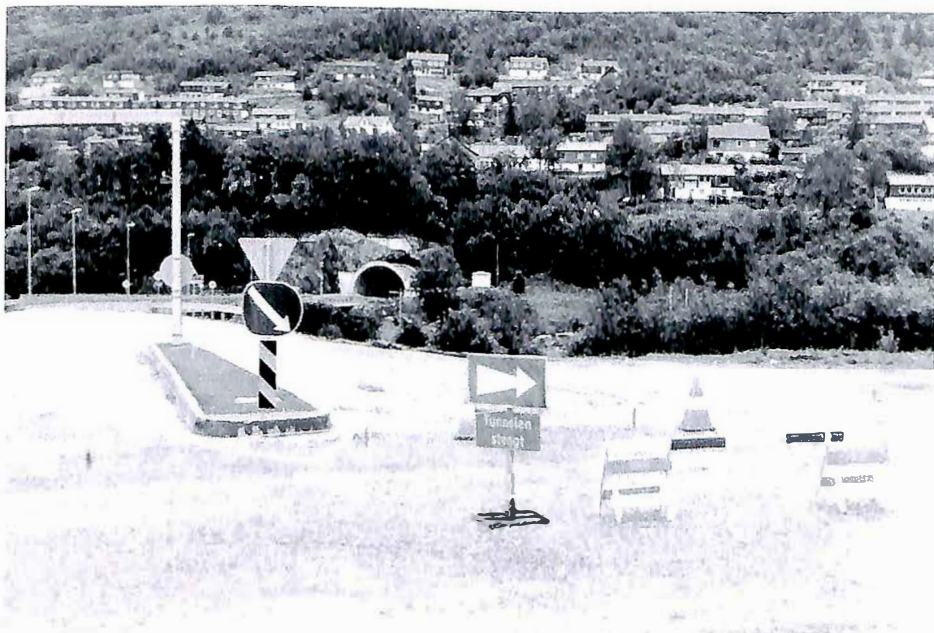
Vi vil også syte for å få i stand ein rutine med vedlikehaldet, slik at vi går over med jamne mellomrom for å sjekke platekvelva i tunnelen. Vi har ikkje hatt slike problem

andre stader, men det kan vere aktuelt å sjekke der enkle platekvelv er nytta. Det bør vurderast om det er naudsynt med generelle inspeksjons- og vedlikehaldsrutinar for platekvelv.

Det må elles strekast under at nedfall av stein **kan** skje, både i og utanom tunnelar her på Vestlandsvegane. Det er likevel uhyre sjeldan at det skjer ulykker på grunn av dette. Skal ein sjå strengt på det, burde vi kanskje reinske tunnelane kvart 10. år. Med det er det likevel ikkje sagt at det er nokon fare om vi ikkje har gjort det. Men midlar til det, det skulle vi gjerne hatt, seier Hegrenæs.

Det siste året har vi for øvrig gått over ei rekkje tunnelar på Skyggestrand, ned frå Gullbotn og langs rv. 13. Men det er grunn til å streke under at faren for nedfall i tunnelar ikkje må overdrivast. Det er nok farlegare å køyre bil i trafikkerte gater enn å ferdast med bil i tunnelar i Hordaland.

Røa.



Problem i Arnanipatunnelen i sommar.

(Foto: T. Haugen)

Bergen tidlig ute med verkstedskontroll av bruktbiler

Ett eneste kontrolløp og for liten bemanning skaper kapasitetsvansker og behov for nye løsninger innen kjøretøykontrollen

I Stortingsmelding nr. 79 (1974-75) «Om bilsakkyndighetens virksomhet m.v.» så Samferdselsdepartementet det som et ønskemål å kontrollere landets kjøretøypark hvert år. Ut fra de ressursene etaten på den tiden kunne regne med å rå over, var likevel dette et lite realistisk siktemål. I stedet ble det foreslått i Stortingsmeldingen at kjøretøyene skulle kalles inn til kontroll første gang etter 4 år, og deretter hvert annet år.

Denne tilrådingen fra Samferdselsdepartementet var datert april 1975, mens Vegdirektoratet allerede i mars samme år hadde sendt ut et skriv der biltilsynet ble pålagt å kontrollere alle kjøretøy som var eldre enn 8 år når de skiftet eier. Vi kan regne med at det var dette direktoratet anså for å være realistisk, sett i forhold til hva en kunne vente at stasjonene kunne makte.

Utvidet samarbeid

Saken er tatt opp igjen i Stortingsmelding nr. 80 «Om Norsk Vegplan» som ble lagt fram i april i år. Her vedgår man at det har vært vanskelig å realisere det målet som gikk ut på å kalle inn biler etter 4 år. I stedet foreslår man nå å se på mulighetene til å utvide samarbeidet med bilverkstedene, slik at man kan «...innføre en ordning der eieren av et kjøretøy vil kunne slippe å møte til periodisk kontroll hos biltilsynet, der som det foreligger dokumentasjon fra et autorisert kjøretøyverksted for at kjøretøyet har blitt undergitt en nærmere spesifisert kontroll og at eventuelle mangler er utbedret.»

Fra ca. 1977 er det i distrikt etter distrikt etablert et slikt samarbeid mellom biltilsynet og bilverkstedene. I dag er det stort sett verkstedene som tar seg av **etterkontrollene** og passer på at de manglene som

biltilsynet har funnet, er blitt utbedret. Denne ordningen er i dag landsomfattende, og kontrollseddelen som Vegdirektoratet har utarbeidet, har en egen rubrikk som verkstedene skal fylle ut ved slik etterkontroll. Det man imidlertid nå foreslår, er at verkstedene også kan foreta selve den **periodiske kontrollen**.

Ikke nytt i Bergen

Hos seksjonsleder Gunnar Brodahl ved biltilsynsstasjonen i Bergen får vi høre at dette egentlig ikke er helt nye tanker.

Ved denne stasjonen har man drevet med kontroll av kjøretøy siden 1928. Distriktet som sogner til stasjonen strekker seg fra øyene i Sunnhordland til fylkets nordlige grense og inkluderer også områdene omkring Voss.

Inntil 1. september i år, da det ble åpnet ny stasjon på Stord, har stasjonene i

Bergen og Odda måttet dekke hele Hordaland fylke, med små unntak. Som kjent innebærer det tungvinte og tidkrevende kommunikasjonsforhold. På grunn av dette, og med den meget begrensede kapasiteten som stasjonen i Bergen har, fant man det tidlig nødvendig å godta en bekreftelse fra et autorisert verksted som etterkontroll ute i distriktet.

I dag er det blitt slik at om lag 2/3 av etterkontrollene i Bergen distrikt foretas av verkstedene.

Lange ventekøer

Grunnen til det er at det ene kontrolløpet som stasjonen i Bergen har til rådighet etter hvert ble overbelastet. Med en stadig økende bilpark og ikke minst en stadig mer omfattende bruktbilhandel, har man i Bergen hatt problemer med å innkalle kjøretøy som er eldre enn 8 år, selv når bilen skifter eier, slik reglene sier. Ventetiden ble stadig lenger. Sammen med alle typer brukte kjøretøy som ventet på innkalling eller kontroll, ventet også hver eneste nye buss som kom fra Arna Bruk, hver eneste nye lastebil, vogntog el.l. som skulle registreres i Bergen. Disse store kjøretøyene er nemlig ikke typegodkjent, slik at biltilsynet må kontrollere hvert eneste nye kjøretøy og påse at lengde, bredde, størrelse på lastekasse etc. er i samsvar med det som er tillatt. Det skal også stå i forhold til kjøretøyets tekniske utstyr, som bremses o.l.

Før biltilsynet har godkjent dem, kan slike kjøretøy ikke bli registrert og dermed heller ikke tas i bruk. Vissheten om at hver dag et vogntog eller en lastebil står uvirksom ikke bare er bortkastet tid, men også svært kostbart for eieren, førte til at man prioriterte disse kjøretøyene framfor det stadig økende antall bruktbiler, som burde ha vært innkalt oftere. Til slutt var imidlertid en så stor del av bruktbilparken «glemt», at noe måtte gjøres.

Bruktbilkontroll

Biltilsynet tok opp problemene i sam-

arbeidsutvalget for biltilsynet og Norges Bilbransjeforbund, avd. Bergen. Her ble man enige om en ordning som er i tråd med det som Stortingsmedling nr. 80 senere har foreslått. Fra februar i år ble denne ordningen innført i Bergen. Her kan nå publikum som kjøper en bil som er eldre enn 8 år velge om de vil henvende seg til biltilsynet eller til et autorisert verksted, som foretar samme kontroll gratis. Likevel er det fremdeles biltilsynet som har ansvaret for **all** kontroll av kjøretøyer.

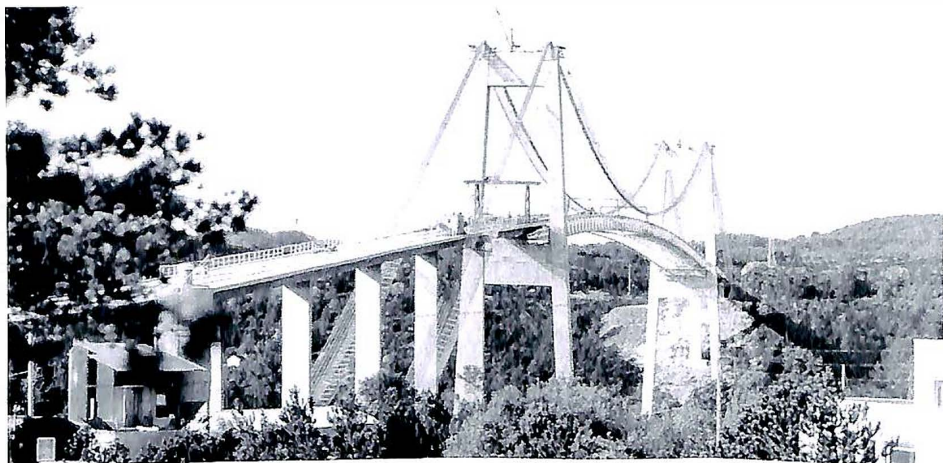
For å sikre at bilene blir forskriftsmessig kontrollert ved de aktuelle verkstedene, ble de tekniske lederne og formennene ved verkstedene innkalt til møte med biltilsynet. Her gjennomgikk man bl.a. kontrollveiledningen grundig, og verkstedene gjennomfører i dag akkurat samme kontroll som biltilsynet. Et annet virkemiddel for å sikre seg kvalitetskontroll er at fagutdannede bilmekanikere ved de aktuelle verkstedene får «gå i lære» som kjøretøykontrollører i tre måneders vikariat ved biltilsynet.

Manglende kapasitet

Hvorfor har man egentlig hatt så store problemer akkurat her i Bergen? Hovedårsaken er den dårlige kapasiteten som bare ett kontrolløp gir i et så stort og tett befolket distrikt som Bergen. I tillegg kommer det at Bergen faktisk ligger på topp på landsbasis når det gjelder registrering av busser. På den tiden det tar å kontrollere en buss, kunne man ha kontrollert fire personbiler.

I forhold til kapasitet og bemanning er stasjonen i Bergen en av de hardest belastede i landet. I november 1980 gav Vegdirektoratet ut en «prognose for alderssammensetningen av bilparken i perioden 1981-85». I følge denne hadde Bergen i 1980 ca. 32.800 brukte kjøretøy å kontrollere. Bare i Oslo regnet man med flere, ca. 49.800, mens f.eks. Trondheim ville ha ca. 25.500 og Stavanger ca. 24.700 brukte kjøretøy å kontrollere. For sammenlikningens skyld: Oslo har **fem** kontrolløp for

Haglesundet bru tek form



Dette bildet av Haglesundet bru er teke i slutten av august. Arbeidet med å leggje

personbiler og et eget kontrolløp for store kjøretøyer, og dessuten atskillig flere ansatte til å ta seg av kjøretøykontrollene enn Bergen.

Ved stasjonen i Bergen er man forresten ikke så sikre på at dette er problemer som er så enestående for Bergen. Stortingsmelding nr. 80 foreslår som nevnt at man undersøker mulighetene for å gjennomføre en ordning i tråd med det man nå har innført her. Det har vært nedsatt en arbeidsgruppe som har hatt i oppdrag å utrede og eventuelt komme med forslag til slike ordninger. Et forslag fra denne gruppen er i disse dager ute til høring, og det viser at Bergen ikke har vært alene om problemene, og heller ikke om å tenke ut mulige måter å løse dem på. Det samarbeidet som biltilsynet i Bergen har med bilbransjen her, har likevel gjort det mulig å sette disse tankene ut i livet litt tidligere enn andre steder.

Gudrun Caspersen

betongdekket har teke til, og brua er begynt å få sin endelege utsjånad. Brua skal etter planen opnast i mai 1982, etter nær tre års byggetid. Då vil både Holsnøy og Flatøy vere landfaste.

Ut på hausten 1982 skal vegvesenet ta til med ny veg frå Mjåveit på Holsnøy til Krossnessundet bru, slik at det blir fullgod veg fram til Knarvik. I Norsk Vegplan er det gjort framlegg om at ferjesambandet Salhus-Frekhaug skal leggjast ned når bru- og vegsambandet er fullført frå Frekhaug til Knarvik. Det er då meininga at trafikken over fjorden skal leggjast til sambandet Steinestø – Knarvik. Det er sett ned eit utval som skal greie ut saka om nedlegging av sambandet Salhus – Frekhaug og elles vurdere korleis trafikken i området, på land og sjø, skal avviklast i framtida.

I samband med neste revisjon av Norsk Vegplan skal det vurderast om prosjektet med flytebru over Salhusfjorden skal setjast i gang. Dersom ein går inn for å bygge brua, kan ho tidlegast vere ferdig i 1990-92.

Biltilsynet:

Aud Bjørgaas ny leder for kontorseksjonen

**Håper å bidra til å styrke kontakten mellom
vegkontoret og biltilsynet**



Aud Bjørgaas

Aud Bjørgaas møter med erfaring fra sekretariatet, trafikkavdeling og innkjøpskontor i vegvesenet – og er stadig modig når det gjelder nye oppgaver.

– Hvordan er førsteinntrykket av biltilsynet, Aud Bjørgaas?

– Inntrykket bekrefter det jeg egentlig visste om biltilsynet fra før – nemlig at det er et travelt service-organ med en mengde publikumshenvendelser daglig. Ellers må jeg si at jeg synes personalet gjør en god innsats i forhold til arbeidssituasjonen, og som medarbeidere betraktet er det hyggelige og greie mennesker som arbeider her. Jeg føler også at jeg er blitt godt mottatt.

– Så mange tilsatte på kontoret betyr ganske mye personaladministrasjon å hanskes med – har du noen oppfatning av hvordan personaladministrasjonen bør gripes an for kontorpersonalet i biltilsynet?

– Det er vanskelig å svare på et slikt spørsmål med få ord. Jeg vil derfor ta utgangspunkt i den personalpolitikk som er skissert i «Grunnlag og hovedmål». Jeg ser det som min oppgave å ivareta de retningslinjer som er gitt der og sørge for at de kommer til utførelse så langt mitt ansvarsområde rekker.

– Du kommer med erfaring fra innkjøpsseksjonen ⇒ vil det bli nye rutinter for innkjøp til biltilsynet nå – fru Bjørgaas?

– Ja – jeg håper for så vidt det. Biltilsynet er en avdeling under vegkontoret, og vi må være underlagt de samme retningslinjer i innkjøpssammenheng. Vi skal jo rekke ut med de midler vi har til rådighet og da kan det ofte være bedre å være stor kunde hos få leverandører enn liten kunde hos mange. Med dette mener jeg å si at biltill-

synets innkjøp er så små at det er lite å hente for avdelingen isolert sett, og at vi derfor vil ha fordel av å knytte oss til de avtaler som vegkontoret inngår.

– Du har i din tid i vegvesenet vært med på å bygge opp 2 avdelinger – trafikkavdelingen og innkjøps- og lagerordningen – har dette erfaringsgrunnlaget betydning for det arbeidet du nå har i biltilsynet?

– Ja, jeg må si at arbeidet i de to avdelingene og arbeidet i sekretariatet har gitt meg en god oversikt over vegvesenets virksomhet og jeg regner med at denne erfaringen vil komme til god nytte i det arbeidet jeg nå står foran.

– Hvordan ser du på forholdet biltilsynet/vegkontor?

– Jeg håper jo at slektskapsbåndene mellom biltilsyn og vegkontor skal styrkes og at min erfaring fra vegvesenet kan være et bidrag til å få gjennomført den prosessen.

– Og du er modig på nye oppgaver?

– Vel, om motet er så stort, vet jeg nå ikke. Men jeg har alltid sett på nye oppgaver som en utfordring og en personlig utvikling. På den måten blir også arbeidsdagen rikere og mer interessant. Jeg er klar over at jeg nå står foran en krevende oppgave, men jeg har tro på at vi som arbeider i biltilsynet kan samarbeide om oppgavene, og da går jeg ut fra at spørsmålet om mot har mindre betydning.

C. Jacobsen



Gunnar Brodahl

Biltilsynet:

Gunnar Brodahl leder for kjøretøyseksjonen

*Ser fram til igjen å komme
under ett tak med
resten av biltilsynet*

Gunnar Brodahl er 46 år og har vært tilsatt som bilsakkyndig (senere avd.ing.) fra juni 1961. Han har arbeidet vekselvis på trafikk- og kjøretøyseksjonen, men har de siste 4 årene vært fast engasjert ved kjøretøykontrollen/ulykkesetterforskningen og har ledet avdelingen på Minde.

– Har det gått tilbake med kjøretøykontrollen, Gunnar Brodahl?

– Både ja og nei. Man kan si at fordi vi klarer å ekspedere nyregistreringene forholdsvis omgående, har vi ikke kapasitet til å innkalle eldre kjøretøyer i større utstrekning. Vi har rukket å kontrollere kjøretøyer som transporterer brannfarlige varer (tankbiler), men da vi måtte avgi Sætervik til stasjonen på Stord, ble det nødvendig å sette en mann fra vår seksjon inn i brukskontrollen.

Brukskontroll

– Det har vært satset litt på brukskontroll?

– Brukskontrollen har vist sin berettigelse og har derfor fått en del nytt utstyr som: bil, nye vekter, mikrofilm-apparater osv. På brukskontrollen her ved stasjonen har vi en mann fast og han får etter tur en av de andre med seg for en uke av gangen. Dette er en fast ordning.

– Hva med bilverkstedene?

– Kjøretøyseksjonen skal godkjenne og kontrollere bilverkstedene. Vi har ca. 190 verksteder i distriktet og bruker ca. et halvt årsverk til denne delen av vår virksomhet. Vi har og holdt en del kurs for verkstedene

– ialt har 110 verkstedsfolk vært med på våre kveldskurs som holdes i forbindelse med at verkstedene nå kan godkjenne reparasjoner/mangler som vi har påpekt og gi attestasjon på kontrollseddelen.

Lys framtid

– Hvordan føles det å få det fulle ansvar for en så viktig seksjon?

– Interessant. Mye å gjøre og følge med i. Men det er en tilfredsstillelse at arbeidet synes å gå greit unna, uten for lang ekspedisjonstid. Oppgaven min blir lettere fordi vår nåværende stasjonssjef trakk opp stien da han var seksjonsleder. En del nye oppgaver får vi etter hvert – dem skal vi nok løse på beste måte når de melder seg.

– Tvungen prioritering av trafikkseksjonen har vært en hemsko for kjøretøyseksjonen?

– Ja, men situasjonen synes nå å lysne, idet vi har utlyst en stilling som kjøretøykontrollør og en stilling som inspektør. Vi ser derfor framtiden lyst i møte.

– Nybygget i Fyllingsdalen er begynt å reise seg – hvordan ser kjøretøyseksjonen på nybygget?

– Vi ser fram til igjen å være samlet under ett tak og til å få plass nok til å øke effektiviteten og kontrollhyppigheten.

– Noen spesielle ønsker for framtiden?

– Vi har en fin gjeng i arbeid på seksjonen og vi håper at dette gode samarbeidsforholdet må få fortsette.

C. Jacobsen

Biltilsynet på plass på Stord

I førre nummeret av Veg i Vest presenterte vi dei fire som skulle til Stord i samband med opninga av ny biltilsynsstasjon der. Frå 1. september kom stasjonen i gang offisielt, og vi bringer her eit bilete av fire stolte biltilsynfolk framføre den nye stasjonen. Frå venstre ser vi Rolf Johanson, Aud Marit Agasøster, stasjonssjef Bjørn Tore Sætervik og Mette Hansen.

Den nye stasjonen skal dekkje kommunane Stord, Fitjar, Bømlo, Austevoll, Tysnes og Kvinnherad med tenester som utferdning av førarkort, registrering av bilar, utlån av prøvekjennemerke og andre

tenester som biltilsynet til vanleg utfører. Framleis må likevel kontroll av kjøretøy gå føre seg i Bergen eller i Haugesund, av di biltilsynet førebels berre har tomt, men ikkje pengar til å byggje ny kontrollhall i Leirvik.

Biltilsynet reknar med at den nye stasjonen vil vera til stor lette for publikum, og ikkje minst for lensmannskontora, som tidlegare har hatt jobben med å ordne med førarkort til publikum i desse områda. Pågangen har vore stor, og det same har sjølv sagt behovet for ein stasjon her i distriktet vore.



(Bergens Tidende fredag 20. oktober 1939:)

Imorgen åpner Norges dyreste vei fra Stamnes til Eidsland

Den har kostet 1,220,000 kroner eller 116 kroner pr. meter.

**Fjorten hundre meter tunnel på vel ti kilometer
og Europas lengste veitunnel.**

En festdag for Eksingedalen og distriktene omkring.

Indre nordhordlandskes «Hamre» har forlatt Mofjorden og stevner utover den blanke flaten der høstens fargeprakt denne klare dagen ikke trer mindre tydelig frem nede i dypet enn den gjør det opefter liene på begge sidene av fjorden.

Vi ekspederer Gammersvik på Osterøya og setter kursen mot Eidsfjorden, hvis munning så vidt lar sig skjelne nede i øst.

En stund efter runder vi neset og øiner Eidsland inn i bunnen av fjorden. Det er ikke et drag i luften utenom det skipets fart lar en fornemme. Og likevel, foran oss er det grangivelig som om en lett krusning har brutt det blanke speilet og lagt en grålig tone over det hele. Det er et synsbedrag, og ikke lenge efter har vi forklaringen: Det er isen som alt har tatt til å legge sig på Eidsfjorden. Skjønt vi enda er midt i oktober og dagen er på sitt høieste.

Ombord i «Hamre» kan de fortelle at isen enkelte år kan legge sig alt i november måned og bli liggende helt frem til påsketider. Den isen vi møter idag blir vel neppe liggende for vinteren, men ikke desto mindre er den halve tommen tykk og sprer sin klingre musikk over fjorden der den knuses foran baugen på «Hamre». Vårt skip har nok måttet ta en dyst som medfører adskillig større pakjenning enn den muntre lek innover fjorden idag. Men

det har også hendt at det helt har nåttet ogpi et hvert forsøk på å forsere sig innover. Og under slike omstendigheter er det at ekspedisjonen av rutebåten her inne bli forlagt til iskanten ute i fjorden, mens bønder og handelsmenn kjører fra og til land. Så fremt da isen lar sig kjøre. Frykter en for ménis, er det vanlig at en kan se folk med en stang prøve sig frem utover fjorden, før hest og slede får følge efter.

Nu blir det vei.

Det er slike erindringer som får de gode eksingedøler til å se med særlig vennlige øine på den grå, brutte stripen som skjærer sig inn i fjellet langs det østre landet innover mot Eidsland. Det er veiparsellen Stamnes – Eidsland som danner et ledd av den kommende veiforbindelse mellom Dale på Vossebanen og Eksingedalen.

Fra Dale ned til Dalseid fører det en eldre vei som er under omlegning. På parsellen Dalseid – Straume er det mindre arbeidslag i sving ved Dalseid. Parsellen Straume – Stamnes er ferdigbygget, den er 4 kilometer lang og har kostet omkring 400,000 kroner. Det gjenstår fremdeles en del grusningsarbeid på denne parsellen, men ellers vil den bli åpnet for almindelig trafikk førstkommande lørdag samtidig med den ti og en halv kilometer lange



Bildet er tatt ved Høgabergtunnelen mot Stamnes og viser lønnsutbetaling på anlegget. Fra venstre oppsynsmann H. Nonaas, regnskapsfører Brørvik, vegarbeider Addisnes (?), de to neste har vi ikke navnet på, videre handelsmann Flatekval, neste er ukjent, og de tre siste er Arne Bergo, Alfred Flatås og Olav Stien. Vi er interesserte i navnene på de ukjente personene på bildet, dersom noen kan hjelpe oss med det.

parsellen Stamnes – Eidsland. Fra Eidsland er det vei omkring 40 kilometer opp gjennom Eksingedalen.

Et vanskelig veianlegg.

Stamnes – Eidsland danner et av de vanskeligste og mest interessante veianlegg i vårt land, og når særlig eksingedølene hilser denne nye veiforbindelse med den største tilfredshet er det selvsagt fordi at billedet av rutebåten som vinters dag ekspederer ved iskanten i Eidsfjorden fra kommende vinter vil tilhøre sagaen. Stammeshella ligger nemlig isfritt til vinteren gjennom, og med en ruteforbindelse hit ut vil folket i Eidsland og oppe i dalen året rundt ha en regelmessig forbindelse med omverdenen. Ikke bare med rutebåt gjennom Sørfjorden. Med motorbåt fra Straume kan en idag på tre kvarters tid ta

inn til Dalseid der Vossetoget stopper. Og på få timer kan en fra øverste Eksingedalen nå helt fram til Bergen. En vil forstå hvad dette betyr når en hører at Eidsland vinteren gjennom ikke har stort mer enn et par-tre ukentlige dampskipsanløp og det attpå til, som det var, med ekspedering av rutebåten ved iskanten.

Allerede til velsignelse.

Alt nu har den nye veiforbindelsen vist sig å være til velsignelse. En mann oppe i dalen var hårdt angrepet av blindtarmbetendelse, det gjaldt om timer å få ham på hospitalet om hans liv skulde reddes. Med bil og motorbåt blev han i største hast ført til Dalseid hvor hurtigtoget østfra for anledningen stoppet. Da den syke nådde hospitalet i Bergen var det alt gått hull på blindtarmen, men hans liv ble reddet – i

aller siste liten. Hans skjebne ville ikke vært viltsom uten denne nye veien.

Det har ofte vært sagt at det går sent med veibyggingen her på Vestlandet, og visst er det at bevilgningene kunde ha flytt rikeligere. Men når en har for øie det uhyre vanskelige terreng våre ingeniører og vei- arbeidere ofte har å kjempe med og de store summene som går med, kan en likevel ikke la være å beundre det som til tross for alt blir oppnådd i et vidstrakt og relativt fattig land som vårt med sin mindre enn tre millioner innbyggere.

Norges relativt dyreste vei.

Som nu denne veien Stamnes – Eidsland som med god grunn er blitt kalt Norges relativt dyreste vei.

Vi nevnte den brutte stripen som skjærer sig innover langs fjorden. Disse «brudene» markerer en rekke tunneler i den nye veien. Terrenget er ualmindelig ulendt med en rekke stupbratte styrtinger ned mot fjorden, til sine steder op til 800 meter høie.

– Under sprengningsarbeidet slike steder har vi vært nødt til å «bolte» oss frem som andre tindebestigere, og det har sandelig ikke vært lett i all slags vær, sier veiopsynsmann Nonaas som «Bergens Tidende» møter i Eidsland. Flere steder mellom tunnelene kan en derfor også idag



Øyri tunnel med Eidsland kirke i tunnel- åpningen.

finne fjellskjæringer som er opp imot 40 meter høie. Så høit har en vært nødt til å sprengre ut bare for å oppnå en veibredde av 3,5 meter!

En tur langs veien.

En tur langs den nye veien gir et levende inntrykk av de vanskeligheter en har hatt å kjempe med under arbeidet. Vi passerer Eidsland bro, en hel betongbro som med sine tre spenn har en samlet lengde av omkring 70 meter.

Vi går gjennom de to tunnelene ved Åsen, hvorav den ene gjerne går under navn av Øyri tunnel. De er henholdsvis 109 og 85 meter lange og gjennom den siste har en et morsomt billed av Eidsland kirke midt i tunnelåpningen mot sør. I den umiddelbare nærhet lærer en å kjenne hvad «stempel» er for noget innen vei- folkenes terminologi. Det mektige fjell henger truende utover en og danner en såkalt «halvtunnel» er støttet av med en kjempesøile av armert betong. Den er 1 x 2 meter i tverrsnitt, er over 8 meter høi og måler 17 kubikkmeter.

Den neste tunnelen vi kommer inn i, er den gjennom Høgaberg. Med sine 685 meters lengde plus 20 meter halvtunnel, er den landets lengste veitunnel, om den ikke også er den lengste i Europa. Til arbeidet på denne tunnelen er medgått sprengstoff for 46,000 kroner! Mørkt er det i den lange tunnelen, lyset siver bare sparsomt inn gjennom de ni gluggene som åpner sig lik kirkevinduer ut mot fjorden. En spør sig selv uvilkårlig om ikke Høgaberg og de andre lengere tunnelene vil bli elektrisk oplyst, men efter det en hører har det visstnok enda lengere utsikter med det. Det finnes ingen offentlig kraftstasjon på disse kantene. En del opsittere på Eidsland får lys fra fabrikken på stedet, men oppe i Eksingedalen er det planer om å bygge et bygdekraftverk. Vannkraft er det nok av, og utvilsomt vil det med tiden i form av lys også komme veitunnelene våre til gode. Inntil videre får bilene holde sine egne lys tente under gjennomfarten.



Fra arbeidet med innslaget til Høgberg-tunnelen, sett fra Eidslandsiden.

Lenger ute passerer vi de to tunnelene ved Eiketoneset, de er 105 og 60 meter lange, videre den 65 meter lange tunnel ved Hakketoneset og de to veitunnelene ved Skipsrevet som er henholdsvis 16 og 242 meter lange. Nærmere Stamnes passerer vi den siste på denne strekningen, Skyggeberghelleren tunnel som er 83 meter lang.

Den samlede lengde av de 9 tunnelene er således over 1400 meter, det vil si de utgjør omkring 13,4 prosent av veilengden mellom Eidsland og Stamnes som er 10,430 meter.

Den første parsellen av denne veien, Stamnes – Hesjedalstø (6454 meter) ble avlevert til fylket i 1931. Resten, Hesjedalstø – Eidsland (3976 meter) blir avlevert lørdag. Veibredden varierer mellom 3 og 3,75 meter med møteplasser fra 5 til 5,25 meters bredde.

Utenom Eidsland bro må nevnes nok en større bro, den over Hesjedalsfossen. Det er en hvelvbro med 10 meter lysåpning og den virker usedvanlig massiv og sterk. Intet ras, hvor kraftig det enn måtte være, skal få has på den. For å hindre vannspruten over veien har en flyttet Hesjedalsfossens opprinnelige løp. På toppen av fossen, 80 meter over veilegemet, er det sprengt ut en tappekanal som er omkring 40 meter lang og leder vannet bort i et annet juv. Samtidig er det gamle løpet sperret med en dam-mur. Dette reguleringsarbeidet har kostet 11,000 kroner. Ellers er det i veien tre mindre broer med omkring 4 meters lysåpning.

Kostnaden 1,2 millioner kroner.

En vil lett forstå at dette veibyggget har kostet mange penger. Kostnadene utgjør 1,220,000 kroner og motsvarer 116 kroner pr. løpende meter vei. Arbeidet ble påbegynt i august 1920 og har siden den gangen vært drevet kontinuerlig praktisk talt hele tiden. Anleggsstyreren, ingeniør Ingolf Glambek, har vært knyttet til anlegget helt siden begynnelsen, og vår cicerone, opsynsmann Nonaas, siden 1926. Han gir arbeiderne på veibyggget sin største ros for deres dyktighet og djervhet og det mot som ofte trengtes under det farefulle arbeid. De skal ikke glemmes nu da den nye veien blir åpnet for trafikk.

På den 4 kilometer lange strekningen Stamnes – Straume, hvor arbeidet ikke har budt mindre vanskeligheter enn inne i Eidsfjorden, passerer vi Parristunnelen som er 30 meter lang, en 60 meter lang tunnel gjennom Vikaberget og en 90 meters halvtunnel og en 70 meter lang heltunnel gjennom Vårneset.

Hvordan er det så med forbindelsen som fremdeles mangler mellom Straume og Dalseid?

Over den 80 meter brede Bolstadstraumen må det bygges bro ved Straume. Det foreligger i så henseende to alternativer, vippebro eller kabelbro som i tilfelle

må legges så høit over strømmen at mastefartøier kan passere under. Broprosjektet er for øvrig enda ikke tilstrekkelig utredet og beror for tiden hos veidirektøren eller i departementet.

Veiparsellen Dalseid – Straume som er omkring 6 kilometer lang, byr også store vanskeligheter i et uveisomt terreng som likeledes vil kreve flere tunneler for at veien kan bli ført frem.

Som nevnt ovenfor arbeides det nu på veien nærmere Dalseid, det er for midler som Bruvik herred forskudterer. Men som rimelig er, kan arbeidet på denne måten bare skride langsomt fremover. Fylkets veikomite og fylkestinget har rådet herredet til å søke arbeidsdepartementet om å få veien opført på jernbanens anleggsbudgett, slik at den kan bli bygget med tilskudd av jernbanemidler. Dette rådet tok også Bruvik til følge i sommer og søkte om å få veien opført på anleggsbudgettet. I krigstider som disse er det imidlertid uvisst hvilken skjebne denne søknaden får. Det knytter sig likevel store forhåpninger til løsningen av dette prosjektet som vil sette Eksingedalen i direkte forbindelse med Vossebanen.

× × ×

Når fylkesmannen i Hordaland og de øvrige innbudne lørdag kommer til Straume, vil flaggene hilse dem velkommen og salutt-skuddene vil smelle mellom fjellveggene. Det samme vil gjenta sig andre steder innover langs fjorden. Ved Eidsland bro, hvor en æresport tenkes reist, vil den nye veien bli høitidelig åpnet, og senere blir det en festlig tilstelning på gården Eikemo, et stykke oppe i dalen. Det vil bli en festens dag for bygden. Forhåpentlig vil også været holde sig. Idag, onsdag, da disse linjene skrives, er det strålende klar himmel her inne med 4 graders kulde.

v/Bjørn Langedal

Bedrifts- helsetjenesten – nok en gang

Mange henvendelser til AMU-sekretariatet med spørsmål om hvilke retningslinjer som gjelder for bedriftshelsekontroll, gjør at jeg finner det nødvendig å informere om dette på nytt.

Generelt

Innledningsvis skal jeg orientere litt om hvordan saken med ansettelse av egen bedriftslege for øyeblikket står. Som jeg tidligere har fortalt i bedriftsavisen, fikk vi i juli 1980 pålegg fra Arbeidstilsynet om å etablere bedriftshelsetjeneste i tråd med forskriftene til Arbeidsmiljølovens § 30. Arbeidstilsynet har utarbeidet tidsplan for etablering av bedriftshelsetjeneste. Første fase i denne planen går ut på at bygg og anleggsvirksomheter skal ha etablert bedriftshelsetjeneste innen utgangen av 1981.

Med bedriftshelsetjeneste menes, etter de nye forskriftene en helsetjeneste som legger vekt på å forebygge helseskader. Bedriftshelsepersonalets hovedoppgave blir derfor heretter ikke helsekontroll av de ansatte.

Som en følge av det tidligere omtalte pålegg, sendte vi søknad til Sosialdepartementet om tillatelse til å opprette heldagsstilling for bedriftslege ved Hordaland vegvesen. Vi mener at dersom vi skal

ArbeidsmiljøSpalten

oppfylle kravene til de nye forskriftene, må vi ha lege og sykepleier på heltid.

Samtidig som vi søkte Sosialdepartementet om tillatelse til å opprette stillinger, søkte vi Vegdirektoratet om tildeling av stillinger for bedriftslege og bedriftssykepleier. Vegdirektoratet har avsatt 2 stillinger innenfor stillingsrammen for 1982 for bedriftshelsepersonell.

I august i år fikk vi Sosialdepartementets tillatelse til å etablere egen bedriftshelse-tjeneste med egen lege på heltid. Vegdirektoratet ble kontaktet med spørsmål om å få lyse ledig stillingen som bedriftslege og bedriftssykepleier. Nå skulle vi endelig få etablert en tilfredsstillende bedriftshelsetjeneste – trodde vi.

Vegdirektoratet kontaktet Samferdselsdepartementet som igjen kontaktet Finansdepartementet for å få utlyse stillingene. Svaret var NEI. Ingen stillinger for bedriftslege ved Hordaland vegvesen i 1981 og heller ikke i 1982, muligens i 1983.

Her har vi et tydelig eksempel på BYRÅKRATI. Stortinget vedtar loven, Kommunal- og Arbeidsdepartementet ved Direktoratet for Arbeidstilsynet gir forskrifter og pålegg om å etablere tjenesten, Samferdselsdepartementet ved Vegdirektoratet skaffer stillingen, mens Finansdepartementet, som skulle ha skaffet penger, sier nei. Litt av en prosess. Slik er situasjonen.

Hva nå?

Som jeg tidligere har orientert om, innkaller vi bare ansatte over 45 år til årlig helsekontroll. I tillegg kaller vi inn alle nytilsatte og de som har spesielt belastende arbeid. Alle andre innkalles kun hvert 3 år. I den utstrekning vi har leger, må vi fortsette med

denne ordningen. Vi har idag en del privatpraktiserende leger som har foretatt helsekontroll. Imidlertid trodde vi at vi skulle få vår egen lege fra 1982. Dette har vi gjort disse legene oppmerksom på. Hvorvidt disse vil fortsette i 1982 har vi enda ikke oversikt over. Vi håper at de kan hjelpe oss også i 1982. Spesielt gjelder dette legene Børve og Schwarze på Hop. Disse har vært til stor hjelp i 2 utvalg, attføringsutvalget og AKAN-utvalget. Her er vi kommet godt i gang, og spesielt i attføringsutvalget er vi avhengige av medisinsk ekspertise.

Attføringsarbeidet

Attføringsutvalget ble opprettet for ca. 6 måneder siden. Dette har vist seg å være et svært viktig utvalg. Vi har opprettet avtale med Fylkesarbeidskontoret om bedriftsintern attføring. Arbeidskontorets attføringsavdeling stiller midler og ekspertise til rådighet. Vegvesenet forplikter seg til å arbeide aktivt for å skaffe arbeidsplasser for yrkeshemmede. Videre er vi forpliktet til å registrere personer som har problemer i sitt arbeid. En måte å registrere om noen har problemer, er å se på sykefraværet. Vi utarbeider derfor nå månedlig sykefraværstatistikk. Jeg vil i den forbindelse få understreke at denne statistikken bare er tilgjengelig for AMU-sekretariatet, enkelte på personalseksjonen og attføringsutvalget. Alle som har tilgang til denne statistikken har taushetsplikt.

De av dere som har noe mer sykefravær enn vanlig, er blitt innkalt til bedriftslegen. Som sekretær for attføringsutvalget får jeg opplysninger fra legen dersom det er behov for attføring, omskolering eller det er forhold på arbeidsplassen som er årsak til

Kva no med Salhusvegen?

Frå hovudveg i gigantprosjekt til lokalveg i nordre bydel

Dei fyrste planane for Salhusvegen vart utarbeidd som reguleringsplanar av tidlegare Åsane kommune i 1963-67. Kommunen såg då på Salhusvegen som ein viktig hovudveg for distriktet. Det vart difor utarbeidd reguleringsplan for heile området frå Salhuskrysset på Nyborg til Nygård ved Salhus. Desse planane vart ikkje godtekte av Vegdirektoratet.

Vegkontoret kom så med detaljplan for parsellen Nordgard – Ranten – Nygård i

sykefraværet. I løpet av den korte tiden vi har arbeidet med dette, har vi omplassert og sendt til omskolering 9 mann.

Det er svært viktig at dere gir legen alle opplysninger om årsaken til sykefraværet. Det er forståelig at mange kanskje er skeptiske til å gi opplysninger og kanskje er redde for at opplysningene skal bli misbrukt. Imidlertid er det vår oppgave å hjelpe dem som har problemer, slik at de kan få et arbeid som er tilpasset deres funksjonsevne.

I mange tilfeller går det lang tid før vi får registrert om noen har problemer. Det ville derfor være en fordel for dere selv om dere tar kontakt med meg dersom dere har problemer. Problemene kan være av fysisk, psykisk eller sosial art. Psykiske problemer kan f.eks. ofte føre til økt problem med alkohol, noe som på lengre sikt kan føre til enda mer alvorlige problemer, både i familielivet og på arbeidsplassen. Derfor, har noen problemer som de føler gjør det vanskelig å fungere tilfredsstillende på arbeidsplassen, så ta kontakt.

1970. Samstundes vart det utarbeidd reguleringsplanar for ein del av denne parsellen ved Nordgard. Det var reguleringsvesenet i Åsane og vegvesenet som samarbeidde om desse planane. Anlegget kom raskt i gang ved Ranten, og alt i 1971 var parsellen Ranten – Nygård ferdig. Først i 1977 vart anleggsarbeidet teke opp att på parsellen Nordgard – Ranten.

I 1977 låg så hovudplanen for heile Salhusvegen mellom Salhuskrysset og Nordgard, ca. 4,5 km, føre. Dette året låg det også føre planar for brusamband over Salhusfjorden. I fall hengjebualternativet vart vald, ville Salhusvegen naturleg bli eit viktig ledd i hovudvegsambandet mellom Bergen og Sogn. Dessutan kom Norsk Vegplan i ny utgåve i 1977, med positive tal for den framtidige Salhusvegen. Ein kunne etter denne rekne med at heile Salhusvegen ville vera fullgodt utbygd innan 1985.

Salhusvegen som lokalveg

I dag har situasjonen snudd seg for Salhusvegen. Løyvingane som vart lovde til nyanlegget for perioden 1978-81 er reduserte til om lag det halve av kva NVP av 1977 la opp til.

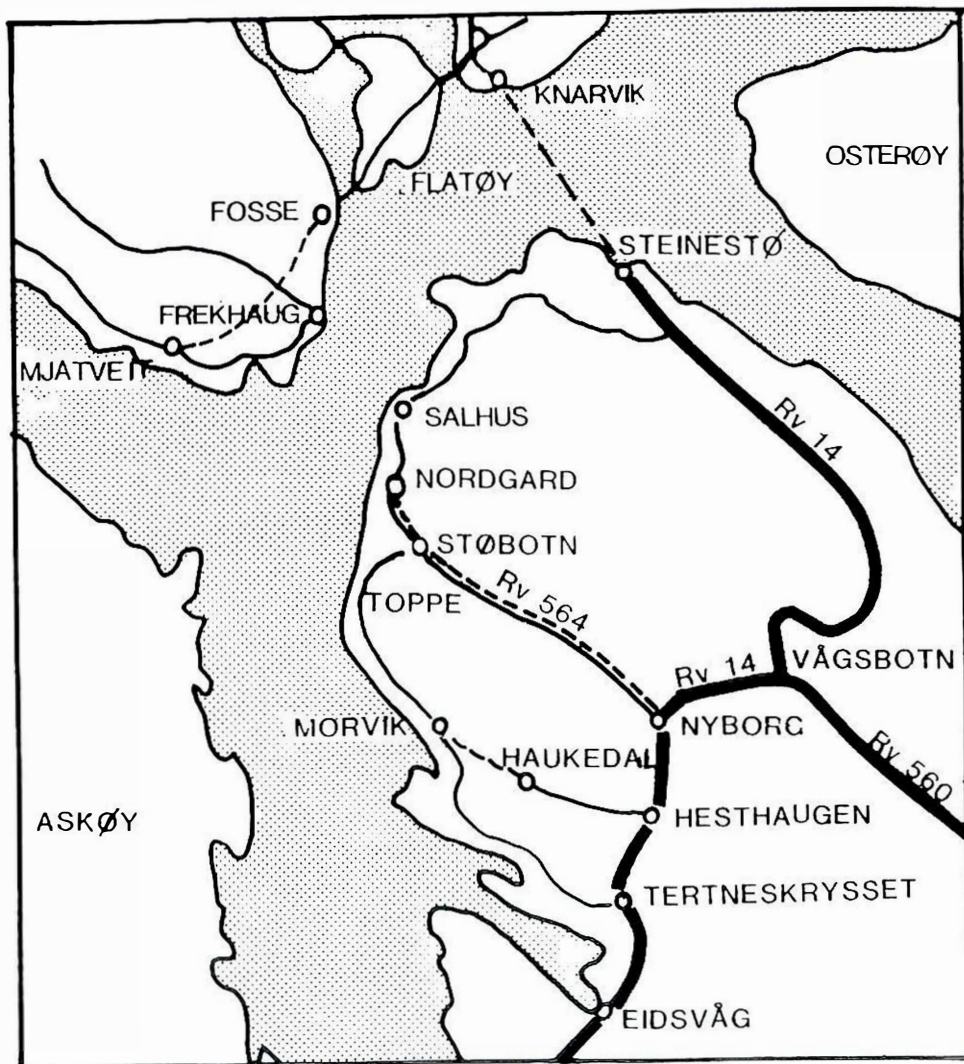
Det kan vera fleire grunnar til dette. Store nedskjeringar på vegbudsjettet har skapt trongare kår for anleggsdrifta kringom i alle fylke. Dette er likevel ikkje einaste grunnen til at Salhusvegen er komen i bakevja. Mellom anna må det merkast at Bergen bystyre ikkje finn det rett å prioritere ein ny Salhusveg fram til 1985. Bystyret rår heller til opprusting av eksisterande veg og vil at eventuelle overskotsmidlar må bli overførde til innfartsåra frå nord.

Samferdsledepartementet seier dessutan i Norsk Vegplan av 1981 at ferjesambandet Salhus – Frekhaug bør leggjast ned. Ferjetrafikken over Salhusfjorden skal konsentrerast over Steinestø – Knarvik når Haglesundet bru står ferdig og det er bygd ny veg fram til Frekhaug.

Vidare har Stortinget vald flytebrualternativet som framtidig brusamband over Salhusfjorden. Ein ny veg frå brua,

knyta saman med Steinestøvegen, vil då med tida bli hovudveg gjennom nordre Åsane. Salhusvegen er såleis ute av biletet i dette hovudvegprosjektet.

Endeleg bør vel også Bergen kommune si utsegn til hovudplanen for Salhusvegen i 1977 takast med i vektskåla når det gjeld framtida for Salhusvegen. Kommunen peikar på den nye fylkesvegen som no er under anlegg mellom Morvik og Hauke-



dalen og meiner at denne vegen vil bli den mest naturlege vegen å velje for folk i Toppe/Mjølkeråen-området som skal til Åsane og Bergen sentrum.

Samla sett vil altså Salhusvegen no berre få funksjon som lokalveg i nordre bydel.

Utbeingsplan – utbyggingstakt

På vegbudsjettet for 1981 er det løyvd 3 mill. kroner. Dette er førebels det einaste sikre ein kan rekne med. I Norsk Vegplan av 1981 er det ført opp 7,8 mill. kroner i perioden 1982-85 og 9,6 mill. kroner i 1986-89. Det er førebels usikkert kor mykje av desse midlane som kan bli løyvd til Salhusvegen i komande år. Som kjend har dei store nedskjeringane i vegbudsjettet dei siste åra ført til hard «kniving» om vegmidlane.

Planavdelinga arbeider for tida med ein utbeingsplan for Salhusvegen. Det er tidlegare utarbeid detaljplan på grunnlag av hovudplanen frå 1977. Utbeingsplanen ligg stort sett innanfor arealet til detaljplanen, med unntak av ein mindre vegstubb gjennom Mjølkeråen.

Med dei løyvingane vi kan vente å få komande år, reknar vi med at Sørgardsparsellen vil bli fullført i fullgod standard fram til Matbutikken i Mjølkeråen. Opplegget vidare går ut på å utbeta vegen gjennom Mjølkeråen og Støbtokrysset fram til Bogetveitvegen, med to køyrebane og eit enkelt gangvegopplegg. På resten av Salhusvegen reknar vi med å utføre berre mindre utbetringar på dei mest kritiske plassane.

Når ein kan vente å få Salhusvegen fullt utbygd til riksvegstandard, slik som føreset i hovud- og detaljplanen, er uvisst. Meir på det visse er det at midlane som er ført opp i Norsk vegplan for periodane fram til 1990 minst må doblast om Salhusvegen skal bli skikkelig utbygd. Men kva vil styresmak- tene gi av løyvingar, tru?

M. Follevåg

Svart på kvitt

Kvite kantstriper er ikkje så lette å sjå på lyst vegdekke. For å få betre kontrast mellom merkinga og fargen på vegdekket, har ein gjort visse forsøk med svart maling. Biletet viser ein bit av rv. 13 Voss – Vik. Den svarte stripa er malt først, og dei kvite felte er lagt oppå etterpå. Dette fungerer fint, får vi vite, særleg i mørkret. Denne merkinga er prøvd også andre stader i år.

(Foto: T. Haugen)



Vegvesenet på utstilling

Vi er blitt flinkare til å vise oss ute blant folk. Etter sommaren har vi vore med på Salhusdagane, med presentasjon av nordre innfartsåre og annan vegbygging i Åsane. Vidare blei vi inviterte av Vestlandsbanken til å vere med på Knarvik-messa, der vi presenterte prosjektet Salhus – Flatøy bru, sjølvsgagt med hovudvekt på Haglesundet bru, som skal oppnast til våren.

I september har vi og stilt ut nordre innfartsåre for dei som med tida skal bruke vegen, nemleg i biblioteket i Åsane senter. Både her og i Salhus har det synt seg at folk er svært interesserte i å få vite meir om korleis vegen skal byggjast ut, når, osv. Frå byrjinga av oktober vil utstillinga av nordre innfartsåre bli å finne i utstillingslokala til Vestlandsbanken i Bergen. Vi har fått røynsle for at det er mykje å hente ved slik

direkte kontakt ute blant publikum. Det har litt å seie at dei får sjå dei som planleggjer og byggjer vegane, om det ikkje er for å gå inn på vidløftige diskusjonar, så berre for å prate laust og fast omkring emnet. Og at det framleis er behov for å informere om nordre innfartsåre skulle det vel ikkje vere tvil om, her er framleis mykje vankunne og feilinformasjon ute og går, det har vi fått oppleve nå etter sommaren.

På biletet ser vi eit utsnitt av utstillinga i Salhus, som fekk ein ganske profesjonell utsjånad. Willy Karlsen på planavdelinga er «altmoglegmannen» som kan dette med korleis ein skal utforme og montere ei utstilling og har hatt ansvaret for dette. Opplegget for øvrig står informasjonskonsulentene for, i samarbeid med dei som er ansvarlege for planane, sjølvsgagt.



Sindre Lillebø (t.v.) og Knut Lerøy var blant dei som tok jobben med å rettleie og forklare publikum i Salhus om nordre innfartsåre.

SPORT

HANDBALL:

Damelaget i Stavanger

Hordavegs damehandballag var i helga 19. – 20. september i Stavanger for å ta del i Rogaland Bedriftsidrettskrets sitt 35 års jubileum, som m.a. vart feira med ei stor handballturnering. I alt 29 damelag og heile 56 herrelag var med, blant dei altså damelaget frå Hordaveg.

Jentene frå Hordaland spilte to kampar laurdag og ein sundag. Om resultatet er det å seie at det kunne ha vore verre, men det kunne nok ha vore betre og! Første kampen tapte dei 7-2 for Gann, Sandnes, medan dei vann andre kampen med 7-1 over Akseltrykk. Siste kampen tapte dei igjen, 2-5 for Haugesund sjukehus. Det var elles Gann som vann finalen med 8-3 over Haukeland sjukehus (som spelar i 1. div. i Bergen).

Damelaget var elles med og kasta glans over innviingsfesten som Rogaland Vegkontor hadde for dei nye lokala dei har fått på toppen av hotel Atlantic Royal i Stavanger. – Kanskje det var det som gjorde at ikkje kampane gjekk betre?

Seriekampar – handball

Herrelaget har teke fatt på ein ny sesong i 1. divisjon, der dei så vidt klarte å halde seg gjennom fjorårssesongen. Laget trenar i Slåtthaughallen kvar torsdag frå kl. 16-17, og trenar er som før Carl H. Fredriksen.

Damelaget tok til med første kampen i veke 39, i 3. divisjon som i fjor. I alt er dei 13 stykker som trenar i idrettshallen i Fyllingsdalen kvar tysdag kl. 15-16. Dessverre er dei utan trenar for tida, og dersom nokon

kan tenkje seg denne oppgåva, så tek dei i mot med opne armar. For øvrig tok damene ein svært **god** plassering i 3. div. i fjor, så god at dei var svært nær opprykk til 2. div. Berre ein liten skilnad i talet på mål avgjorde utfallet.

Handballseriene held fram heile vinteren, og fram mot sommaren. Laga har plass til fleire, om nokon er interesserte. – Vi treng litt meir konkurranse om plassane, dersom vi skal hevde oss i konkurransen, seier Hordavegs formann Aslaug Amundsen. Ho strekar elles under at også ektefeller o.l. til dei tilsette kan vere med, dersom dei ikkje har bedriftsidrettslag der dei jobbar.

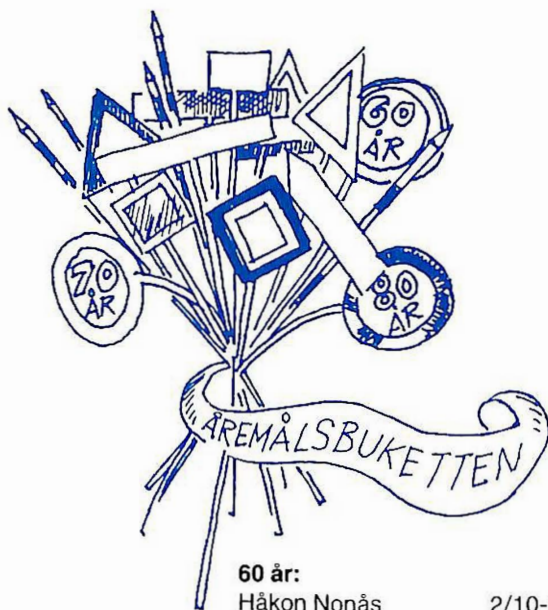
«Hallingskastet»

Handballturneringa «Hallingskastet» som vert arrangert på Gol kvart år, går i år av stabelen 16. og 17. oktober. Hordaveg stiller der med både dame- og herrelag, saman med lag frå så å seie alle vegkontor, frå nord til sør.

Hallingskastet feirer i år 10-års jubileum, og deltakarane ventar seg sjølv sagt litt ekstra i samband med dette arrangementet. Resultata frå turneringa tek vi med i neste nummer.

Aslaug Amundsen bed oss elles ta med at det er fritt for supportarar å vere med på turen, sjølv om det kanskje er noko seint å komme fram med no. Men det kan vere greitt å merke seg til neste år.

Vi GRATULERER



60 år:

Håkon Nonås	2/10-21
Gunnar Gravdal	4/12-21
Lars Grindheim	7/12-21
Lars A. Vinje	13/12-21
Kåre Huse	19/12-21
Ragnar Indrebø	25/12-21
John Uglehus	26/12-21

50 år:

Jan Tveit	30/10-31
Gunnar Kvamme	5/12-31
John Sjursæter	12/12-31
Reidar Birkeland	16/12-31
Nils Person Mo	20/12-31

FOTBALL

5 sigrar, 1 uavgjort og 2 tap er den førebels fasiten for Hordavegs fotballag i bedrifts-serien 1981, og det er slett ikkje verst.

Tre kampar er no spela etter sommarferien: Hordaveg – Beyertaget 1-1, Fjell-lærerne – Hordaveg 0-7, Hordaveg – Kreditkassen 2-0.

Pr. siste september står tre kampar att, Bruvik – Hordaveg 2. oktober, Hordaveg – Mjellem & Karlsen 19. oktober og Grieg-sport – Hordaveg 23. oktober.

For tida ligg laget på tredje plass og i opprykksposisjon, peikar oppmann for fotballen, Dagfinn Notnæs, på. Dei kampane som står att, vil vera heilt avgjerande for resultatet. Det kan bli alt frå første til fjerde plass, det kjem an på innsatsen, seier han.

I neste nummer kjem vi med det endelege resultatet. Laget spelar no i divisjon 4B, for dei som ikkje veit det.

PERSONALNYTT

Nye ved vegkontoret:

Rolf Hjøllø, avd.ing. på maskinavdelinga, tok til 3. august.

Einar Inge Hessevik, ing., tok til på vedlikehaldsavdelinga 31. august.

Hildur Helland, kontorassistent, Ølen, tok til i januar.

Edel-Kari Almenningen, kontorass., Voss, tok til 1. juli.

Rolf Henning Myrmel tok til som oppsynsmannsassistent ved anleggsavdelinga i juni.

Åsmund Johansen er oppsynsmannsassistent ved maskinsentralen frå 1. juli.

Øystein Hagesæther, oppsynsmannsassistent, vedlikehaldsavdelinga frå februar (engasjert frå aug. -80).

Kjell Eriksen, oppsynsmannsassistent, anleggsavdelinga, frå sept. -81.

Alv Helge Stavland, oppsynsmannsassistent, vikar, anleggsavd., frå september.

Biltilsynet:

Rolf Gullachsen tok til som kjøretøykontrollør 1. juli.

Endringar:

Nye oppsynsmenn: Hermann Fosse, Petter Flage, John Ellingsen og Johs. Helge Mjeldheim.

Oppsynsmann – vikar: Helge Ljones, Erling Lund.

Permisjon/slutta:

Avd.ing. Kjell Åge Matre er slutta etter eit års permisjon.

Ing. Berge Sørstrønen er slutta etter nær eit års permisjon.

Avd.ing. Olav Nordsjø slutta i juli

Kjetil Vidar Kittelsen, ing. vikar, slutta i juli.

Avd.ing. Sigmund Riis slutta 1. oktober.

Ing. Inge Mjelde har hatt permisjon i eit år og er no slutta.

Økonomisk sakshandsamar Bjørnvald Fjelde slutta 1. oktober.

Oppsynsmann Gunnar Gjellestad har permisjon frå 31. juli.

Oppsynsmann Jon Søvik har permisjon frå 31. juli.

Konsulent Margrete Axelsen har permisjon frå 9. juni for vikariat i Vegdirektoratet.

Juridisk sakshandsamar Sølvi Wold har permisjon frå 20. august.

Herman Lund går over i ny stilling frå 1. nov.

Nye pensjonistar:

Ingvald Berland, Hjalmar Johnsen, Torbjørn Lie, Alfred Skålnes, Henrik Flekke, Arne S. Svendsen, Nils Urdal, Asbjørn Aadland.



NESTE NUMMER av Veg i Vest

vert julenummeret, som skal vere å finne i postkassa innan julaftan.

Har du stoff, så må vi ha det innan **1. november**.

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