

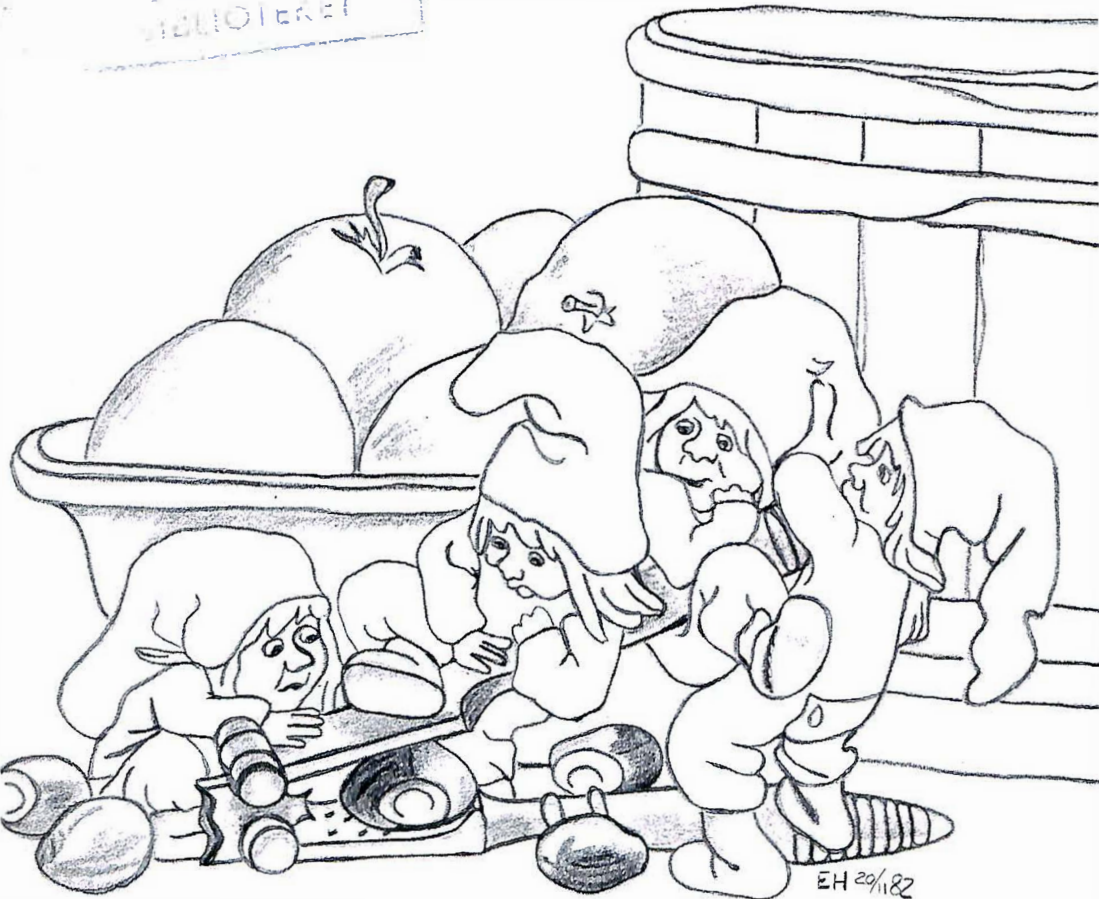
# Veg i

# vest



BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I HORDALAND

KJØPERET  
20.12.1982  
VILLOTTET



Nr. 4 - 1982 - Årg. 6

Redaktør:  
Ragnhild Øverland  
Arnesen

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

Opplag: 2.000

Framsida  
er telkna av vår første  
kvinnelege  
anleggsingeniør, Elin  
Hornvedt.

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

## INNHALD:

Vegsjefen har ordet .....	3
Austmannalia .....	4
27 DNN-folk i arbeid .....	5
Riksvegbudsjettet 1983 .....	6
Anlegg overlevert 2. halvår 1982 .....	7
Nye riksveganlegg 1983 .....	8
Telemark og Hordaland saman om brøytetenesta .....	9
Sterke reaksjonar på brøyteopplegget på Haukeli .....	11
VHF-sambandet mellom dei best utbygde .....	12
Opplæring og brannøvingar viktig for tryggleiken .....	15
Ulykkessituasjonen i Bergen og Hordaland .....	17
Ulykkesregistrering .....	19
Nordre innfartsåre .....	20
Brøyting i eigen regi for dyrt .....	22
Kvinnelig anleggsingeniør .....	23
Organiseringa av vedlikehaldsdrifta .....	23
Tunnelen under Nygårdshøyden .....	24
Fellesmøtet for biltilsynet .....	27
Hordalands-vegfolk i Norge Rundt .....	29
Skrapjern eller museumsgjenstand? .....	30
Gjenvinning av asfalt .....	33
På vintervegar .....	34
Glattkjøringsbane åpnet på Sotra .....	35
Hallingkastet 1982 .....	37
Personalnytt .....	38
Søknadsfristar (hyttene og velferdsmidlane) .....	38
Vi gratulerer .....	39

# Mykje uvisse kring 1983 og kva året vil innebere

*Likevel grunn til å sjå lyst på situasjonen*

Vi står ved inngangen til eit nytt år, eit år med mange usikre faktorar for Vegvesenet i Hordaland. Når dette blir skrivne, er statsvegbudsjettet for neste år lagt fram. I tillegg skal eitt hundre millionar kroner fordelast på fylka, men fordelinga er ikkje klar. Fylkesvegbudsjettet er i det uvisse, og det einaste som er sikkert er at det blir store nedskjeringar. Finansieringsavtalen om nordre innfartsåre mellom Bergen Kommune og Staten er så vidt avklara.

Arbeidsløysa stig over alt i fylket. På grunn av dei spesielle forholda i Tysedal ser det ut for at vi vil få ei ny form for sysselsetting i vegarbeidsdrifta i indre Hardanger neste år. Mellom 20 og 30 mann er alt starta på ekstraordinær sysselsetting i vegvedlikehaldet, og i tillegg blir det truleg ytterlegare 80 mann ekstraordinært i anleggsdrifta. Ei så stor ekstraordinær sysselsetting i eit område har vi ikkje hatt i vegvesenet dei siste 20 åra, og det vil bli ei utfordring, ikkje berre til anleggsavdelinga, men til heile vår etat.

Når vi så veit at arbeidsløysa er like stor i andre delar av fylket, kan det vere grunn til å spørje om vi får endå meir ekstraordinær sysselsetting neste år. Svaret er uvisst, men i alle høve må vi



først vise at vi kan make slike skipper-tak på ein god og effektiv måte.

Med så stor uvisse på mange område, er det kanskje ikkje grunn til å vente seg så mykje av det nye året. Når eg likevel gjer det, så har det fleire grunnar. Eg føler at dei fleste sakene, bortsett frå fylkesvegbudsjettet, vil falle ut til vår fordel. Ved at vi får stor ekstraordinær sysselsetting vil vi vere med på å redusere arbeidsløysa, og samstundes får vi bygd ut sårt tiltrengte vegar. Når avtalen mellom Bergen Kommune og Staten er i orden, vil vi sjå «begynnelsen på slutten» av landets største trafikkork.

Vi må vere budde på store omskifte, men eg trur at vi er i stand til å gire om fort og tilpasse oss dei politiske vedtaka som blir fatta.

Sist, men ikkje minst, vil flyttinga til Fyllingsdalen leggje forholda til rette for eit effektivt samarbeid mellom avdelingane. For første gong vil heile vegetaten i fylket vere samla, og vi kan dra nytte av alle fordelar det fører med seg.

Til slutt vil eg takke alle for året som er gått. Trass i reduserte løyvingar har vi fått utført mykje. Takk for heilhjarta innsats kvar på sin plass og ei riktig god jul til alle.

**J. Martinsen**

## AUSTMANNALIA:

# Tunnel har no løyst av svingane

Slyngane i Austmannalia er blitt turistattraksjon frå denne vinteren. Helga 12.-13. november vart trafikken sett på den 3,2 km lange, nye vegstrekninga, der store delar av stigninga er lagt i ein 820 m lang tunnel. Biletet syner korleis vegen stikk seg inn i fjellet nede til venstre, og vi får eit inntrykk av korleis tunnelen gjer ein stor sving før han kjem ut lenger opp i fjellsida. Midt på biletet tek gamlevegen av opp mot høgre.

— Vi venta i det lengste med å sleppe trafikken inn på nyanlegget, og dermed fekk vi gjort mykje av ferdiggjeringsarbeidet som vi elles måtte ha teke til sommaren, fortel anleggsleiari Karsten Epland til «Veg i Vest». — Noko står likevel att, mellom anna dekkelegging.

Det har ikkje vore særlege vanskar med å jobbe her, så tett opp under høgfjellet, meiner Epland. — Vi har lagt opp arbeidet slik at vi har arbeidd mest mogleg i dagen om sommaren, og drive tunnelen om vinteren. Arbeidet har gått omtrent heilt etter driftsplanen, seier Epland. Drifta har vore svært konsentrert, med opp til 30 mann i arbeid i den tida det var mogleg å jobbe. Men for å

komme ned til anlegget når dei skulle ta fatt om våren, måtte dei «åte» snøen, fortel han. Det vil seie at dei strødde på eit avfallsstoff som dei fekk frå Smelteverket i Odda for å få snøen til å tine fortare.

Framleis vil det vere folk på anlegget til å utføre mindre arbeid til snøen kjem for alvor, men mannskapsstyrken er trappa ned etter kvart.

Anlegget har kome på omlag 30 mill. kroner.

Frå no av er vegbommen, som etter planen skal kunne styrast frå bil via radio, plasserast i øvste delen av den nye tunnelen i Austmannalia. Her er det og gjort ekstra plass slik at brøytebilane lett kan snu.

Kva skal så skje med gamlevegen? Etter det vi veit i dag, skal den kunne nyttast som turistveg om sommaren, når snøen er vekke, på same måten som resten av den gamle vegen over Haukeli. Øvst i lia, der ein tek av frå den nye vegen for å ta seg ned dei gamle svingane, kjem det rasteplass, der turistar og andre kan nyte den vakre utsikten over dalen nedanfor. *RØa.*



(Foto: Vidar M. Solheim, Hgisd. Avis)

## SYSSELSETTINGA I HARDANGER:

# 27 DNN-FOLK I ARBEID FRÅ NOVEMBER

*Vi kan ta i mot endå 80 mann over nyttår,  
dersom Stortinget går inn for det*

Vegsjefen i Hordaland har etter oppmoding frå vegdirektoratet gjort eit framlegg om å sysselsetje eit relativt stort tal menneske i samband med den vanskelege sysselsettingssituasjonen i indre Hardanger. Det har vore mykje skrivning om dette i avisene rundt om i fylket, og det har i mange høve sett ut til at dei er mykje betre orienterte enn vi i vegvesenet.

### 27 mann i arbeid

Det som no (i midten av november) er klart, er at vi i første omgang har fått 3.06 mill. kroner i eit samarbeidsopplegg med arbeidskontoret for indre Hardanger. Ut frå dette kunne vi frå 8. november ta imot 27 mann som skal arbeide på veganlegg i 3—4 månader. Dei 27 kjem i hovudsaka frå DNN Aluminium, og dei skal stort sett vere i arbeid på begge sider av Sørfjorden og delvis på utbetningsarbeid i Røldalsområdet. Nokre av dei vil vere med på start på anlegget Grimo—Velure, der vi no har fått avtale om grunn over ei strekning på nær 3 km mellom Grimo og Njåstad. Anlegget skulle etter planen ikkje vore i gang før neste vår. Nokre av dei 27 er på utbetningsarbeid i Tyssedal sentrum, og ein del har fått oppgåver i samband med 10 tonns-programmet på strekninga Tyssedal—Kinsarvik—Brimnes. Også på parsellen Jøsendal—Fjæra, nær Kløvet, er nokre av dei i arbeid.

Så langt var arbeidet i gang i november, etter at dei 27 hadde fått eit par dagars opplæring.

### Stortingsmelding

I tillegg til dette er det så tale om å skaffe arbeid til 80 mann frå same distriktet. Driftssjef Jann B. Jensen opplyser til «Veg i Vest» at ein framleis ikkje hadde fått vite noko heilt konkret då dette vart skrive. Vegdirektoratet var midt i november i ferd med å skrive forslag til ei Stortingsmelding som etter planen skulle vere klar til å leggjast fram for Stortinget før jul. Dersom det går i orden, vil vi vere klar til å ta imot 80 mann i arbeid like over nyttår, seier Jensen.

Vegvesenet i Hordaland har lagt fram eit forslag som inneber korleis vi kan ta imot og gje arbeid til 80 mann, og kor mykje dette vil koste. — Forslaget vårt går ut på å setje dei 80 i arbeid på E 76, rv. 47, rv. 7, rv. 550 og fylkesvegen Djonno—Tjoflot, fortel driftssjefen. — Etter vårt opplegg skal vi ta imot folk frå fleire stader og arbeidsplassar i indre Hardanger.

For oss er det sjølvsagt ein føresetnad at vi kan gjere dette om i effektivt arbeid, og vi måtte sjølvsagt vite at vi har planar og grunn til dette. Dette er til no i orden når det gjeld halve parsellen Grimo—Velure, 2 km på parsellen Edna—Måge og ein del i Røldalsområdet. Mykje av arbeidet gjeld elles 10 tonns-program-

# Litt meir til vedlikehald, men mindre til anlegg

## *Anleggsløyvinga ligg no 40 prosent under løyvinga i 1978*

Eit nytt riksvegbudsjett er lagt fram, og i hovudtrekk er framlegget i samsvar med Norsk vegplan for 1982-85 — dvs. reduksjon av anleggsbudsjettet og ein svak auke av vedlikehaldsbudsjettet.

### **Anlegg**

Til investeringar får Hordaland i følgje budsjettproposisjonen 254,9 mill. kroner (inkl. refusjonar) eller 11,1% av løyvingane til landet totalt. I skrivande stund (9. nov.) er det enno ikkje kjent kor stor del av ekstraløyvinga på 100 mill. kroner som fell på Hordaland, men vi vonar på om lag 10 mill. kroner. Men uansett om vi får 5 eller 10 mill. kroner i tillegg, vil vi liggje under rammene for Norsk vegplan.

Samanlikna med dei «gylne» 70-åra ligg vi nesten 40% under løyvinga i 1978.

### **Vedlikehald**

Når det gjeld vedlikehaldsbudsjettet, er biletet lysare. Auken i løyvingane frå 111 mill. kroner i 1982 til 125,3 mill. kroner i 1983 er på 11,4%, eller noko i overkant av den prisauken som er venta.

### **— Kva skal vi bruke pengane til?**

Ein del større anlegg vil verte ferdige i 1983:

— Rv. 7 Måbø bru—Tveito i Måbødal-  
len er planlagt ferdig til sommaren.

— Rv. 14 Skjersholmane ferjekai—

met, som berre går på vegvesenets eigen grunn, og som i første rekkje set oss i stand til å komme så raskt i gang med dette opplegget.

### **Krav til oss sjølv**

Det er i utgangspunktet meininga at alle dei 80 skal bu heime, og vi satsar på å opprette ei arbeidsrute i distriktet morgon og kveld, fortel Jensen vidare. — Vi har elles stort sett det utstyret som må til, brakker, boreutstyr og anna. Også dei 80 skal få opplæring først.

— Målsettinga vår er sjølv sagt å utnytte dette opplegget effektivt, av di vi alltid må sjå til at vi får mest mogleg att for pengane, seier Jensen, men han peiker samstundes på det ansvaret vi har

for å skape meningsfylt arbeid for denne gruppa — som for våre egne.

— Situasjonen vil dessutan krevje stor innsats frå våre egne tilsette, strekar Jensen under. — I første rekkje har ein fått merke det på ingeniørsida, der dei har hatt tilrettelegginga og planlegginga. Seinare vil nok og oppsynet og øvrige tilsette merke at ei slik oppgåve vi har teke på oss vil stille visse krav, men vi har stor tru på at dette skal gå bra.

Avdelingsingeniør Eystein Knag vil i samband med sysselsettingsopplegget bli stasjonert som anleggsleiar i Odda-distriktet. I november var det framleis ikkje klart når han skulle flytte over.

**Røa.**

Vabakken på Stord. Her reknar vi med å kunne setje trafikken på 1. juni.

— Rv. 14 Eidsvåg—Øvre Ervik i Bergen. Dette anlegget er og føreset oppna til sommaren.

— Sørås—Hop—Fjøsanger i Bergen. Denne delen av Søre Innfartsåre vil også bli ferdig i 1983.

— E76 Austmannalia i Røldal. Denne parsellen er oppna for trafikk i år, men ein del av dei avsluttande arbeida vil først gjerast i 1983.

Elles vil arbeidet halde fram på bortimot 50 andre anlegg, av dei største kan nemnast: Ra. 7 Bruravik—Vallavik—

Granvin, Rv. 14 Ostereidet—Bjørsvik og Matre—Trodalstjørn, Rv. 551 Vangdalsberget, Rv. 571 Bulken—Evanger og i Bergen tunnel under Nygårdshøyden, Straumevegen og Salhusvegen.

### Nordre innfartsåre.

Det var eit vonbrot for mange at avtalen mellom Bergen kommune og sTatens vegvesen om finansiering av Nordre innfartsåre mellom Nygårdstangen og Øyjorden, ikkje var med i budsjettproposisjonen. Men etter det som har kome fram i avisene ser det no ut for at den vil gå i orden. Arbeidet er føreset starta

## Anlegg overlevert/tatt i bruk 2. halvår 1982

Rv.	Parsell	Lengde km	Tatt i bruk/ overlevert	Type veg	Merknader
E68	Skulestadmo—Lundarosen	ca. 2,5	desember	g/s-veg	
E68	Norheimsund	1,0	desember	g/s-veg	
E68	Otterkleiv bru og fv. 236 Unnelandsvegen	—	oktober	miljøtiltak/ trafikksikring	
E68	Storelveitvegen—Fantoftvegen	—	august	miljøtiltak/ trafikksikring	
E76	Nyastøl bru—Austmannalia	3,0	oktober	nyanlegg	Tunnel 820 m
E76	Fjæraparsellen	2,5	oktober	nyanlegg	Satt trafikk på ved årsskiftet 1981/82
Rv. 14	Rogaland gr.—X rv. 541	2,0	november	g/s-veg	
Rv. 14	Frugård bru—Hystad	1,0	november	trafikksikring	
Rv. 14	Knarvik ferjekai	—	desember		
Rv. 14	Matre—Trodal	2,0	desember	nyanlegg	Tunnel 1,5 km
Rv. 47	Hildal bru m/veg	0,8	oktober	nyanl. med g/s-veg	
Rv. 47	Tyssedal sentrum	—	oktober	trafikkregulering	
Rv. 47	Skarvabjergtunnelen	0,2	oktober	utbedring	Strossing av tunnel
Rv. 13	Ultrågata Voss	1,0	november	miljøtiltak/ trafikksikring	
Rv. 57	Åse—Herland	2,6	november	forsterking 10 t.	
Rv. 552	Fusa skule	2,0	august	nyanl. med g/s-veg	
Rv. 561	Solsviksundet bru m/veg til Misje	1,0	november	nyanlegg	
Rv. 562	Haugland—Heiavatn	2,0	juli	nyanlegg	
Fv. 168	Sædalsvegen	1,1	desember	g/s-veg	
Fv. 371	Tysse—Kleiveland	5,0	desember	veg til vegløse strøk	

# Nye riksveganlegg 1983

For 1983 er det foreslått 248,4 mill. kr. til anleggsinvesteringer. Av beløpet skal 25,2 mill. kr. nyttes til trafikksikkerhets- og miljøtiltak. Videre regner vi med å få 91 mill. kr. i bompenger/tilskudd/lån til drift i 1983. Av dette beløpet skal Bergen kommune bidra med 58,3 mill. kr., dersom forslag til finansieringsplan for «nordre innfartsåre til Bergen» blir godkjent av Stortinget.

Av større prosjekter som skal starte opp i 1983 kan nevnes:

Rv.	Strekning	Type anlegg	Bevilgning mill. kr.
007	Tunnel Vallavik N (Granvin)	Avløsning ferjesamband	
013	Veg til Utåker f.k.	Utbedring	1,0
013	Rosendal sentrum	Strategi C g/s-veg	2,8
014	Mjåtveit—Fosse	Avløsning ferjesamband	8,0
014	Nordre innfartsåre til Bergen	Omkjøringsveg	10,0 + 58,3
047	Ragdeparsellen (Odda)	Utbedring	4,5
543	Ølensvåg—Berge	Utbedring/g/s-veg	2,0
545	Vistvik—Jektevik	Utbedring/gangveg	2,0
550	Velure—Grimo	Utbedring	5,0
551	Hamre—Benkjene	Utbedring	5,0
556	Birkelandskrysset	Kryssregulering/g/s-veg	4,8
561	Svelgen bru og veg over Toftøy	Avløsning ferjesamband	14,4 (ca. febr.)

**OGE.**

opp i 1983. Dette er eit anlegg av ein storleiksorten som til no har vore ukjent i vegvesenet. Det skal i sju-årsperioden 1983-89 investerast 540 mill. kroner (1982-prisnivå), eller mellom 5 og 10 mill. kroner pr. månad. Årsforbruket på eit middels riksveganlegg ligg til samanlikning på same nivå. Grunnen til at det er moeleg å sette inn så mykje pengar på eit anlegg, er som kjent at Bergen kommune gir tilskot til og forskotter 65% av totalkostnaden.

Det er og grunn til å peike på at den sterke opptrappinga av trafikksikrings-

arbeidet som tok til med 1982-budsjettet har halde fram i 1983-budsjettet. Vi bruker no om lag 10% eller over 25 mill. kroner pr. år til spesielle miljø- og trafikksikringstiltak.

På vedlikehaldsbudsjettet er det som vanleg fornying av vegdekke som er den tyngste posten, — 50 mill. kroner eller om lag 40% av vedlikehaldsløyvingane er planlagt brukt på denne posten i 1983. Vintervedlikehaldet tar som vanleg om lag 10%, og til driftstiltak har vi planlagt å bruke 18 mill. kroner eller vel 14%.



# TELEMARK OG HORDALAND SAMAN OM BRØYTETENESTA PÅ HAUKELI

*Penger å spare på redusert mannskapsstyrke, mindre behov for utstyr og litt redusert brøyteteneste*

Det er no avgjort at det blir felles brøyteteneste for Hordaland og Telemark på E 76 over Haukeli frå og med denne vinteren. Som ei prøveordning på to år er ein blitt samde om å gå saman om brøyteopplegget, slik at det totalt sett vert behov for mindre mannskap og færre i vakttenesta enn det har vore til no. Ein vil og komme fram til felles bruk og utnytting av snøryddingsutstyret. Bakgrunnen for dette er tanken om rasjonalisering og økonomisk gevinst, som er kalkulert til om lag ein million i året.

I pressemeldinga som er gått ut frå Vegdirektoratet om saka heiter det at Statens Vegvesen er nøydd til å ta omsyn til dei politiske krava om å spare inn der det er mogleg. Det vert likevel streka under at dersom det syner seg at ulempene skulle vise seg å bli store, vil ein ta opp brøytetenesta på Haukeli til ny drøfting. Vegsjef Martinsen peiker på

at årsaka til at denne saka er teke opp no, er at det er skjedd ein del som gjer arbeidet enklare. Radiosambandet er blitt svært godt, slik at ein har god kontakt mellom begge sider av Haukelitunnelen. Tunnelane har fått ventilasjon, slik at det ikkje er naudsynt med så nitid kontroll som tidlegare, og i november kunne vi og ta i bruk den nye tunnelen i Austmannalia, slik at problemet med trailarar som står fast i bakkane opp frå Røldal vonaleg er slutt.

Det har vel heller ikkje vore så vanleg med samarbeid over fylkesgrensa før, slik at det først er når økonomien strammer seg til for alvor at ein tek til å tenkje i andre baner. Opplegget har vore drøfta av eit utval med representantar frå både Hordaland og Telemark. Ein vart her ikkje samde om kor det ville vere mest gunstig å leggje brøytinga, slik at Vegdirektoratet no har vald å la Horda-

## Fylkesvegbudsjettet for 1983

Fylket har enno ikkje lagt fram sitt forslag til 1983-budsjett, men dei signala vi har fått tyder på at løyvingane i 1983 vil ligge endå lågare enn i år. På anleggsida tyder det at vi vil ligge på om lag 25% av det som er føresett i fylkesvegplanen.

## Syssettinga

Kva konsekvensar vil desse reduksjonane på riks- og fylkesvegbudsjetta få for syssettinga?

Dersom vi får dei bompengemidlane som er føresett til m.a. Vallaviktunnelen og Øygardsvegen og det går i orden med finansieringsplanen for Nordre innfartsåre, så reknar vi med at dei syssettingsproblema vi har hatt dei siste åra ikkje vil vere til stades i 1983. Tilsettingsstoppen frå 1978 og den naturlege avgangen har gjort at arbeidsstokken no ser ut til å vere i samsvar med dei midlane vi kan rekne med å disponere i 1983.

P. S. MYHREN



Det vert felles brøyteleing for heile strekninga frå Austmannalia til Fjellstad, aust for Prestegardstunnelen, frå denne vinteren. Brøytestrekninga er i alt 33,7 km lang, inkludert 8,25 km tunnel. (Foto: VA).

til faste tider, og det er i første rekkje meininga å få tungtransport og rutetraffic over, medan personbilar kan få vere med når brøytemannskapa meiner det er forsvarleg.

Når den siste kolonnen er framme, mellom 2 og 3 om natta, kan ein med dette opplegget konsentrere seg om brøytearbeidet, slik at vegen er i god stand til trafikken set inn neste morgon frå vegen er open kl. 07.00.

På pressekonferansen som vart halde om denne saka den 21. oktober, peika vegsjef Martinsen på at det ikkje er heilt heldig med blanda trafikk i kolonnar. Røynslene syner at det oftast er personbilane som får vanskar i uvær over fjellet. Sikta er t.d. alltid dårlegare så lågt nede mellom snøkantane. — Dette kan føre til at ein no må stengje vegen noko snarare enn det hadde vore naudsynt med berre store kjøretøy, meinte han.

Dette vil jo vise seg etter kvart som ein får prøvd opplegget. Etter to år vil ein komme attende til eventuelle justeringar dersom det då er behov for det.

### Vegmeldingstenesta

Vaktmannskapa på Midtlæger vil vere viktige brikker i dette spelet, både når det gjeld koordineringa av brøytemannskapa og når det gjeld meldingstenesta.

*Personbilar skal få bli med i «natrutra» over Haukeli dersom brøytemannskapa meiner det er forsvarleg. (Foto: VA).*



land ta ansvaret første året, for så å flytte det over til Telemark neste år, under føresetnad av at det ikkje fører til for store utgifter med å flytte det tekniske utstyret over frå Midtlæger til Haukeli-seter.

### Reaksjonar

Omlegginga har ført til ein del reaksjonar frå dei tilsette, som det vil gå fram av ei utsegn «Veg i Vest» har fått tilsend frå brøyte- og verkstadfolk i Røldal. På den andre sida har det vel ikkje vore til å unngå å sjå at ei rekkje næringsinteresser i Indre Hardanger og fleire kommunar har reagert sterkt på det framlegget som først vart skissert. Seinare vart dette moderert noko av Vegdirektoratet, slik at ein i utgangspunktet no kan slå fast at trafikken over Haukeli vil gå stort sett som vanleg også komande vinterseong. Det vert ikkje innskrenkingar i brøytetenesta i helgane eller om kvardagen. Vegen over fjellet er open så lenge det er mogleg med omsyn til vêret. Det sokalla reduserte servicenivået går ut på at det i uvær berre vil bli kjørt to kolonnar over fjellet, ein i kvar retning, så lenge vêret tillet kolonnekjøring. Kolonnane går

## BRØYTEOPPLEGGET PÅ HAUKELI:

# STERKE REAKSJONAR FRÅ DEI TILSETTE

Brøytemannskapet og verkstadfolka i Røldal har hatt møte om det framlagte brøyteopplegget på vegen over Haukeli for vinteren 1982-83 og den pressemeldinga som er send ut frå Vegdirektoratet om dette. Mannskapet peikte her m. a. på fleire svake sider ved det reduserte opplegget.

Vi seier oss svært urolege over måten Arbeidsutvalet for felles brøyteteneste har lagt fram rapporten, som m. a. inneheld forslag om redusert mannskap, utan at arbeidstakarane som vert råka har fått høve til å uttale seg om saka.

Arbeidstakarane er og skuffa over informasjonen frå leiinga, som ikkje er i samsvar med hovudavtalen for arbeidstakarar i staten.

Brøytemannskapet reagerer på at nedskjeringa av mannskapet vert gjennomført før dei foreslåtte utbedringane på vegen. Vidare stiller dei seg spørsmål

I år som før vil dei ta seg av meldingstenesta for heile fylket, og det vert presisert at det vil vere svært nyttig for trafikantane å gjere nytte av vegmeldingstelefonen på Midtlæger før ein legg i veg for å komme over fjellet, ikkje minst i uværnetter. Her vil ein få tips om korleis tilhøva er på fjellet, og kor store sjansane er for å komme over om ein t.d. kjører personbil. Lystavla som er sett opp aust for Røldal vil og informere om kva tilhøve ein kan vente seg på fjellet, om ein må rekne med kolonnekjøring, stenging, eller om vegen er farbar. Folk på Midtlæger har og kontakt med NRK, lokalt og sentralt, slik at radioen som

om korleis «rutetida» for kolonnekjøringa om natta skal kunne haldast.

Ei av dei svakaste sidene ved opplegget er det at mannskapet på snøfresaren, som vi i Hordaland meinte var minimumsbemanning, skal kuttast ut. Her viser vi til Hordaland sitt opplegg dei siste sesongane.

Vi meiner elles at den nye vegen i Austmannalia ikkje vil bli heilt utan problem. Den burde vel ha vore prøvd i bruk ein sesong, slik at ein kunne få røynslene med snø- og vindtilhøva her.

Vi er svært betenkte over å ha kolonnekjøring heilt frå Austmannalia til Vågsli, og vi har lite tru på at dette kan gje nokon økonomisk gevinst på budsjettet. For det første vert det for lange tidsintervall mellom kvar gong «ploegen», brøytebilen, når over heile strekkja med den farten det er forsvarleg å drive kolonnekjøring med. Resultatet kan bli at

regel vil vere ganske godt ajour med situasjonen på vegen over Haukeli. Røynslene siste vintersesongen har i så måte vore svært gode.

### Mannskap

Mannskapet i brøytetenesta på Haukeli vil etter det nye opplegget bestå av i alt 17 mann. 12 av desse er brøytesjåførar, 9 opprinneleg frå Telemark og 3 frå Hordaland. Vidare vert det fire i vakttenesta, alle frå Hordaland, og ein oppsynsmann, som er Olav Svendsen, også han frå Hordaland. Svendsen vert hovudansvarleg for arbeidet på høgfjellet.

Røa.

# VHF-sambandet vårt mellom dei best utbygde i fylket

*Bruksområda vert stadig utvida og sambandet stadig betre, fortel Øyvind Sauholmen, ansvarleg for VHF-utbygginga*

Vegvesenet er langt framme i rek-kjene mellom dei som har fått eit godt utbygd kommunikasjonssamband i Hordaland fylke. Det er no vedteke at vi i første rekkje skal satse på sokalla VHF (very high frequency)-samband, som i løpet av dei seinare åra er blitt meir og meir utbygd. I dag har vi i alt 254 mobilstasjonar knytta til VHF-sambandet.

Desse er fordelt slik at vedlikehaldet i dag tek 75 prosent av kostnadene, medan maskin tar 15 prosent og anlegg 10 prosent. Også i biltilsynet er nokre få VHF-mobilstasjonar i bruk.

## **Mot full VHF-dekning**

— Vi er framleis ikkje ferdige med ut-

vegen vert fylt av snø. Vidare meiner vi at køyring gjennom Haukelitunnelen på 5,7 km er lite produktivt, med ulemper som kjettingslitasje, oppløfta plog på bilen, som gjev for stor belastning på bilen framme, og ekstra slitasje på vegdekket i tunnelen.

Vi meiner dette vil føre til stor ulempe for mannskapet, som m. a. vil få dårlegare kontroll med veret og føretilhøva på vegen på den andre sida av Dyrskartunnelen i visse vertilhøve. Vi stiller oss tvilande til opplegget, sett i høve til det vi

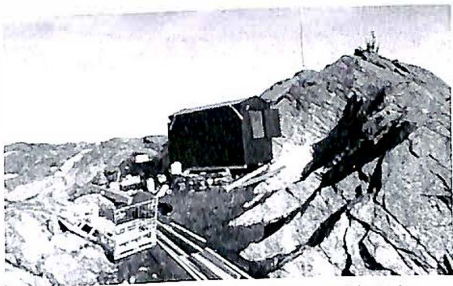
bygginga av VHF-sambandet, men vi føler at vi no er komne godt i gang, seier Øyvind Sauholmen, som har ansvaret for dette arbeidet i vegvesenet i Hordaland. — Vi har i dag basisstasjonar på Kattnakken (Stord), Ulriken, Dystingen (Bergsdalen), Lønahorgi (Voss), Oksen (Hardangerfjorden) og Snønut (Haukeli). Vidare får vi no ein basisstasjon på Mid-dagsnut ved Odda. Det er planlagt to nye basisstasjonar i næraste framtid: ein i Samnanger ved Høyseter og ein i Fana på Smøråsfjellet. Når vi og får den vi har søkt om å få i Ekkjeskaret, ved rv. 520 mellom Sauda og Røldal, reknar vi med at vi har godt samband over heile fylket, fortel Sauholmen. — Då må vi og ta

meiner er effektiv og rasjonell utnytting av maskinar og mannskap.

Vegdirektoratet måtte fire for presset frå kommunane og næringslivet i distriktet og trøstar no desse med at etter det aller siste opplegget skal også personbilar takast med i kolonnane. Det som Vegdirektoratet ikkje seier noko om, er at dette fører med seg mykje større belastning for brøytemannskapet.

Vi vil og for ettertida minne om at dei tilsette først skal ha informasjon — før presse og næringsliv.

*Brøytemannskap og verkstadfolk*



Basisstasjonen på Oksen blei etablert hausten 1981. Hytta ligg 1241 m over havet, og vertilhøva gjer at det er påkrevd med både bolting og surring til fjellet. Her er og ofte store isvanskar om vinteren. (Foto: Svenheim).

med at Nordhordlandsområdet får hjelp av ein sendar i Gulen.

— I tillegg til dei VHF-mobilstasjonane vi har, er det bestilt 25 nye, som antakelig vert levert før jul. Med desse vil vi vere dekte for lang tid, meiner Sauholmen.

### VHF også på anlegg

— Før har slike apparat berre vore nytta i kjøretøy, og vedlikehaldet har vore dei største brukarane. Systemet vert m. a. nytta på Haukeli, der vi har arbeidd ein del med å dekkje heile området fullt ut.

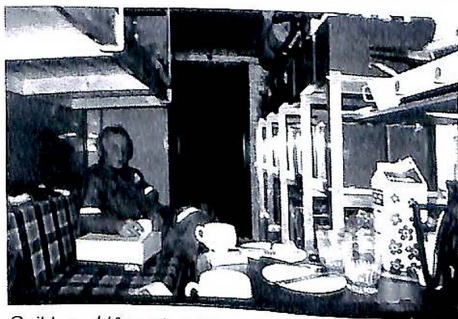
Nå er anlegg på full fart inn når det gjeld bruk av VHF, og dei ønskjer også å nytte opplegget i kontakt mellom anleggskontora og lastebilar på anlegg av ein viss storleik for å ha direkte og lett-vint kontakt med dei som jobbar på anlegget, fortel Sauholmen. — Det krev at vi syter for å få vekk dei daudsonene som ofte oppstår mellom alle fjella her på Vestlandet. Størst problem har det vore i Bergens-området, særleg på E 68 ved Haukeland og Heldal, difor byggjer vi no ut på Smøråsfjellet. Med basisstasjon i Samnanger vil vi dekkje Tysseområdet, der det har vore visse vanskar, og med basisstasjon i Ekkjeskaret vil vi ha fullgod dekning på Haukeli.

### Må i helikopter

Basisstasjonane ligg på nokre av dei høgaste fjelltoppane i fylket — inneber det vanskar med vedlikehald og liknande? — Dei fleste stadene har vi leigd plass av Televerket, og dei tek mykje av arbeidet både med montering og vedlikehald. Basisstasjonen på Oksen, har vi ansvaret for åleine, fortel Sauholmen. — Der er det ikkje enkelt å komme til. Skjer det noko der, må vi bruke helikopter. I haust har vi t. d. hatt ein del problem på grunn av lyn og torden.

Elles er det ikkje mykje arbeid med vedlikehaldet av denne basisstasjonen, meiner Sauholmen. — Vi har ikkje straum der, så stasjonen har til no vore drive av store batteri. Det er utruleg kor lenge dei held.

Andre opplegg har vore drøfta for Oksen-stasjonen sin del, og både solcelle og vindmølleopplegg har vore nemnd, men det kan nok bli noko kostbart. I alle høve er her svært værhardt, så vi må vurdere det nøye før vi gjer noko. Vi har og drøfta å ta i bruk ein dieselmotor, styrt over radio. Teknisk sett er ikkje dette umogleg, men det er eit kostnadsspørsmål om det går, seier Sauholmen.



Snikkar Håvard Tveiterås inne i hytta på Oksen. Her er m. a. soveplass for to, litt proviant og propanfyring, i fall veret skulle gjere det umogleg å komme ned att med helikopteret. Det kan lett skje. (Foto: Svenheim).

▶ På Oksen reknar han med at reparatøren må opp i helikopter eit par ganger i året for vedlikehald og ettersyn. Oppstår det skader, blir det ekstraturar. Det er Inge Frotveit, som har ansvaret for radi-overkstadene i Rådalen, som tek seg av det som skal gjerast på Oksen. På Snønut på Haukeli har Tor Nilsson i Rødalen ansvaret.

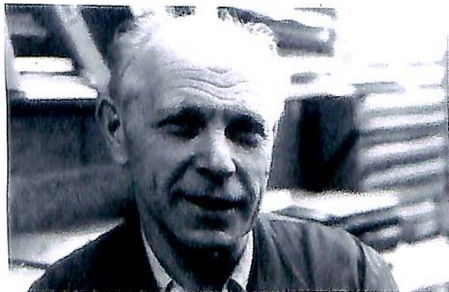
Frotveit tek seg elles av så mykje som mogleg av dei reparasjonane som må til på utstyret, av di det vert for dyrt å nytte leverandøren til kvar minste skade. Verkstaden hans i Rådalen er etter kvart godt utstyrt til dette, og litt reservedelar har han lagt på lager.

### VHF-bomvakt?

Radiosambandet kan med tida nyttast på fleire måtar. I dag vert t. d. lystavla i Rødalen som varslar tilhøva på Haukeli, styrt frå vakta på Midtlæger. Det er meininga at den og skal kunne styrast frå brøytebilane. — Vi syslar og med tanken om at brøytebommen i Rødalen skal kunne radiostyrast, fortel Sauholmen.

— Dette er førebels ikkje heilt akseptert i Vegdirektoratet, av di vi må løyse visse tekniske og tryggleiksmessige problem før det let seg gjennomføre.

Telefonoverdrag, det vil seie at det går an å ringje frå bil via eit sentralbord på ein vegstasjon t. d. og til eit vanleg telefonnummer, er noko av det ein no er i



Øyvind Sauholmen har ansvaret for VHF-sambandet.



Transport med helikopter frå kaien i Kvanndal til basisstasjonen på Oksen. (Foto: Svenheim).

ferd med å få bygd betre ut. I dag kan ein ringje via Rådalen, Tolo og vegkontoret, og det er klart for telefonoverdrag på Voss og i Gjervik. — Vi vonar å få utvide dette systemet, som ikkje krev anna enn ein ekstra telefonlinje i tillegg til det sentralborda har, fortel Sauholmen. — Telefonoverdrag kan no berre nyttast når det er folk på vakt i sentralbordet. Det neste vi vil få, er automatiske telefonoverdrag, som også kan fungere utanom arbeidstid. I dag må vi nytte mobiltelefonen for å få kontakt utanom arbeidstida, medan VHF då berre rekk frå bil til bil. Med automatisk telefonoverdrag vil mobiltelefonen bli utvande og går vonaleg ut. Ein del av dei gamle apparata våre vert no delt ut til organisasjonar som kan gjere nytte av dei til ulike former for hjelpearbeid. Vi reknar no med å ha god dekning med VHF-systemet vårt, som vi meiner skal vare i mange år frametter.

Røa.

# OPPLÆRING OG BRANNØVINGAR VIKTIG FOR BETRE TRYGGLEIK

*Gunnar Gjæringen har fått den ansvarsfulle oppgåva å vere brannvernleiar ved vegvesenet i Hordaland*

I eit år no har vegvesenet i Hordaland hatt sin eigen brannvernleiar. Mannen som har fått dette ansvarsfulle oppdraget, er oppsynsmannsassistent Gunnar Gjæringen, for tida i arbeid på anlegget Fjøsanger—Straume i Bergen.

For å kvalifisere seg til oppgåva, har Gjæringen siste året gått gjennom Industrivernets brannvernkurs og har gjennomført eit tre dagers kurs ved Bergen brannstasjon, der han m.a. lærte bruk av røykdykkarutstyr.

## Brannvern i tunnelar

— Kva går no oppgåva til brannvernleiareren ut på?

— I første omgang fekk eg i oppdrag å ta meg av brannvernet i tunnelar under arbeid. Målet var å syte for opplæring og informasjon, m.a. om røykdykking i tunnelane, fortel Gjæringen til «Veg i Vest».

— Alle tunnelar under arbeid har no to sett røykdykkarutstyr, og det siste vi har fått, er tre 50 l flasker med pusteluft som er plassert i tunnelane i Vallavik og i Matre, fortel Gjæringen. Utstyret er plassert på tilhengjar eller bil og skal heile tida vere i nærleiken av arbeidarane inne i tunnelen, slik at dei er lette å nå om noko skulle skje. Pressluftflaskene kan gje fem mann luft i 4—5 timar om det skulle vere naudsynt.

— Er det stor fare for brann el.l. i tunnelar?

— Det er først og fremst utstyret som inneber ei viss fare, m.a. gjeld det transformatoren som vert driven av vanleg

olje, fortel Gjæringen. Han legg til at ein ny type silikonolje som er svært lite brannfarleg no vert teke i bruk fleire stader.

Gjæringen peiker på at vi har røykdykkarutstyr og brannbil med skumsprøyte i Haukelitunnelen med tanke på tryggleiken til trafikantane.

— No er det ikkje nytt at vi har røykdykkarutstyr, strekar Gjæringen under, — men det er først i den seinare tida vi har gått inn for å setje dette i system med tanke på opplæring og faste øvingar. Det er planen å gjennomføre fire øvingar pr. år, og vi stiller visse ekstra krav til dei som er teke ut til å yte hjelp, slik at dei må gjennom ein viss kontroll for å vere «godkjende». Det er elles teke sikte på at alle skal få opplæring i bruk av røykdykkarutstyr.

## Brakkeleirane

Fare for brann og eksplosjonar er ikkje særleg hyggeleg å snakke om, men ikkje desto mindre er det viktig å ta omsyn til at uhell lett kan skje og at ukunne kan få tragiske følgjer. Gjæringen har difor ei rekkje ansvarsområde. Eit av dei er brakkeleirane. — Dei høyrer jo eigentleg inn under maskinavdelinga, men eg har fått ansvaret for brannvernet. — Det vanlege er at det er brannslukkingsapparat og røykvarslar i brakkeleirane. Hop har fått både røyk- og varmedetektor som varslar på alle rom, og det samme er det no meininga å montere i Vallavik. Også for brakkeleiarane meiner eg det er

*Gunnar Gjæringen,  
brannvernleiar, med og uten  
røykdykkarutstyr.*



► naudsynt å leggje opp til brannøvingar, særleg om brakkeleiren ligg noko avsides til, som t.d. i Vallavik.

Også nybygget til vegkontoret meiner Gjæringen det bør gjennomførast brannøvingar. Alle må få oversikt over rømningsveggar og kor brannslukkingsutstyret er å finne. Gjæringen har og vore inne på tanken å peike ut minst ein person i kvar etasje som har ansvaret for at alt fungerer i fall det skulle oppstå ein krisesituasjon.

### **Kontroll av utstyret viktig**

Gjæringen har fått sett av ei veke i månaden til å ta seg av brannvernoppgåver. Han har fått røyne at det ikkje er så mykje, — men eg skal jo ha tid til anleggsarbeidet også, som han sjølv seier.

Det har nyleg vore gjennomført ei registrering av kva brannslukkingsutstyr som finst i vegvesenet i Hordaland, slik at brannvernleiarar har den naudsynte oversikta over det. — Det verkar som om vi har bra med utstyr, men det er viktig at vi syter for å halde det i orden, strekar Gjæringen under. — I dei fleste høva er det ein enkel sak. Målet er å sjekke alt ein gang i året. Eg vil freiste å få det til slik at vi har ein kontrollør i kvart vegmeisterområde som har ansvar for dette. Før var det leverandøren som tok seg av kontrollen, men det blei for

dyrt, slik at vi nå vil lære opp våre eigne til å gjere kontrollarbeidet. Dessutan har no vaktmeisteren ved vegsentralen i Rådaldal utstyr til å reparere brannslukkingsutstyr med. Sjølv har Gjæringen ansvaret for vedlikehaldet av røykdykkarutstyret.

### **Industribrannvern**

På verkstadene våre er det for øvrig ofte stor brannfare med dei ulike stoffa som vert nytta, og Gjæringen fortel til «Veg i Vest» at det har vore drøfta å opprette eit industribrannvern i Rådaldal med minimum to røykdykkarar.

Vegvesenet har og eit ansvar for å sikre trafikantane mot den faren t.d. ein brann i tunnel kan medføre. Det finst brannslukkingsutstyr i dei fleste tunnelane, men vi har alvorlege problem med at utstyret stadig vert stole. Dette gjeld særleg i Eidsvågstunnelen, Arnanipatunnelen og Haukelitunnelen. Vedlikehaldet må stadig syte for å få på plass nytt utstyr, og det er lite triveleg, og svært dyrt i lengda. Eit apparat kostar 5—6000 kroner, fortel Gjæringen.

### **Kvar må gjere sitt**

Det nyttar likevel ikkje å slå seg til ro med at vi har bra med utstyr og ein brannvernleiar som tek seg av alt utanom det. — Det er viktig at kvar og ein gjer sitt for å unngå brann, slår Gjæring-



# ULYKKESSITUASJONEN I BERGEN OG HORDALAND

## Antall sykkelulykker øker stadig

Fra 1977 og fram til 1979 opplevde vi reduksjon i ulykkene både i Bergen og Hordaland fylke totalt. I 1980 stoppet denne utviklingen opp, og ulykkene økte i 1981, både når det gjelder antall rapporterte ulykker og ulykker med personskade. Denne tendensen ser dessverre ut til å fortsette. De to første kvartalene i 1982 viser økning, men det er så langt ikke mulig å avgjøre om økningen blir sterkere enn i 1981. Ulykkesreduksjonen fram til 1979/80 gjaldt for øvrig ikke ulykker der syklistene var innblandet. Sykkelulykker, det gjelder både antall ulykker og antall drepte/skadede, er den

eneste ulykkestypen som har vist jevn stigning over flere år. Den aldersgruppen man her regner er mest utsatt er gruppen 8-14 år, mens vi finner største økningen av antall drepte/skadede i gruppen 15-24 år.

Det er ellers utforkjøringsulykker som er den største gruppen av ulykkestypene — i Hordaland som i landet for øvrig (se tabellen under). Tabellen viser for øvrig at vi har en andel av fotgjengerulykkene på ca. 18 prosent, mot ca. 13 prosent for landet for øvrig. Tabellen baserer seg på 1980-tall, men fordelingene avviker ikke fra 1978- og 1979-tallene.

Ulykkestype	Hordaland	Landet totalt
Kjøretøy i samme retning .....	16,3 %	10,4 %
Uhell ved møteing .....	15,3 %	17,6 %
Uhell ved avsving fra samme kjøreretning .....	2,9 %	5,0 %
Uhell ved avsving, motsatt kjøreretning .....	2,5 %	4,9 %
Uhell ved kryssende kjøreretninger .....	4,3 %	4,2 %
Uhell ved kryssende kjøreretninger og svinging .....	5,4 %	9,0 %
Fotgjenger krysser kjørebane .....	14,9 %	9,0 %
Fotgjenger går langs eller i kjørebane .....	3,2 %	3,9 %
Utforkjøring .....	26,4 %	30,7 %
Andre uhell .....	8,8 %	5,4 %

gen fast. — Det gjeld til dømes så enkle ting som å plassere sigaretten der han skal vere, å unngå opphoping av boss, kartongar og liknande i gangar og korridorar og dessutan sjå til at brannsløkkingsutstyret er på plass og at det er i orden.

Gjæringen presiserer at alle kan melde frå til han eller til verneleiaren,

Bjørn Langedal, om dei ønskjer å ta opp noko i samband med dette.

— Målet er å redde liv, seier brannverneleiaren. — Difor gjeld det å ha utstyret i orden. Hittil har ikkje noko alvorleg skjedd, men vi veit jo aldri. Av den grunn understrekar han så sterkt han kan kor viktig det er å melde frå om eventuelle manglar på arbeidsplassen.

**Røa**



## Hvor skjer ulykkene?

Kartutsnittet på forrige side gjelder ulykker registrert på riksveg i perioden 1977—1979.

Som utsnittet tydelig viser, er trafikkuulykker et typisk tettstedsproblem. Ulykker på vegnettet utenom tettsteder og byer skjer spredt over lengre strekninger og spesielle ulykkespunkt peker seg ikke ut.

## Konklusjon

1. Ulykkestallene ser nå ut til å øke. Vi

registrerte en utjevning i årene 1979—80, men i 1981 har vi merket en økning i tallet på trafikkuulykker, og denne økningen ser ut til å fortsette også i 1982.

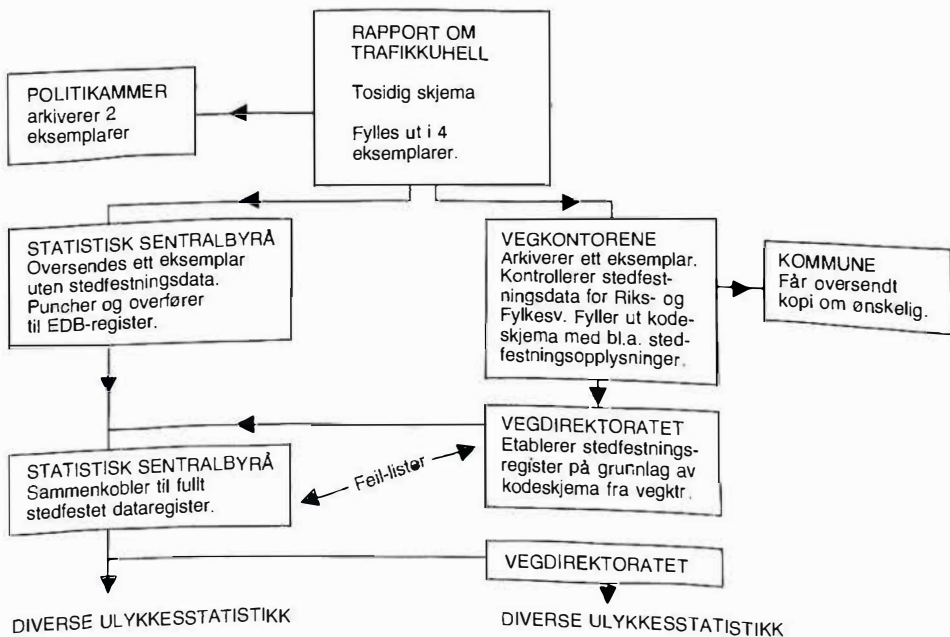
2. Vi registrerer en sterkere økning i antallet ulykker der mye trafikanter er innblandet.

3. Ulykkene er et typisk by- og tettstedsproblem her hos oss. Det vil si at vi oppfatter det som mest riktig å bruke investeringene på trafikksikrings siden først og fremst i Bergensregionen. LKA

# Ulykkesregistrering

Vegkontorets ulykkesregister inneholder opplysninger om rapporteringspliktige ulykker. Opplysningene om ulykkene føres på standardiserte skjema og samles inn fra politi- og lensmannsetaten. Opplysningene samles og registreres vi-

dere i et EDB-register i samarbeid mellom vegkontorene og Statistisk Sentralbyrå, og både Stat, Sentralbyrå og Vegdirektoratet sender ut diverse ulykkesstatistikk. (se skissen under).



# NORDRE INNFARTSÅRE I ARBEID OVER NYTTÅR

Nordre innfartsåre til Bergen blir det største og dyraste vegprosjektet vi her i Hordaland nokon gang har gitt oss i kast med. (sjå kostnadstal under Riksveg-budsjettet 1983, s. 7-8).

Første del av Nordre innfartsåre som vil bli opna for trafikk vil strekkje seg mellom Amalie Skrams veg og Øyjorden, og det vil innebere utviding av Hel-leveien, inklusive ombygging av tre kryss, og vidare kort tunnel mellom Amalie Skrams veg og Sandviken syke-hus.

Anleggsarbeidet skal gå føre seg like ved ein av landets sterkast trafikkerte

riksvegar og det seier seg sjølv at det må leggjast opp med tanke på at det skal føre til minst mogleg hindring av trafikken, særleg i myldretida.

Arild Hegrenæs, som er peika ut til prosjektleiar for dette store prosjektet, fortel at arbeidet etter planen vil ta til med sprengningsarbeid i Øyjordskrysset og med forskjering ved Sandviken syke-hus like over nyttår. I Amalie Skrams veg vil ein ta til omkring påsken 1983, og tunnelen mot sjukehuset er det me-

*Nordre innfartsåre Eidsvågstunnelen-  
Nygårdstangen.*

*(Foto: Knut Strand. Teikning: Willy Karlsen)*

En skal merke seg at vegkontoret samlar data om *antall trafikulykker*. Statistisk Sentralbyrå utarbeider i tillegg statistikk over antall skadde og drepte, aldersfordeling etc.

For riksvegnettet plottes ulykkene på flyfoto. For fylkesvegene, kommunale og private veger har vi ikke tilsvarende ordning. Grunnen er at vi ikke har flyfoto og kilometrering for disse vegene. Vi mangler dermed et referansesystem.

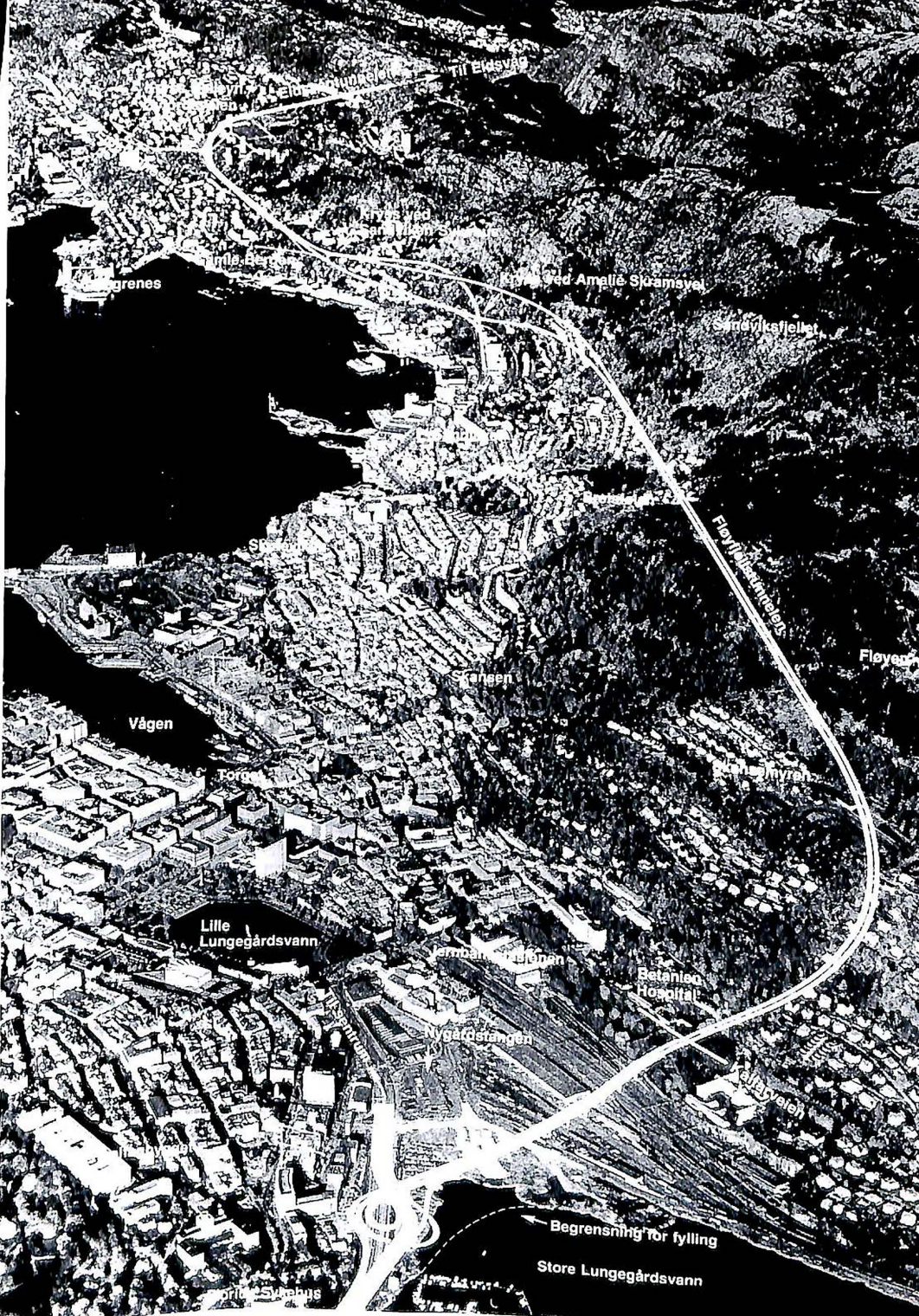
For Bergen koordinatfester vi også ulykkene, og vi her dermed mulighet til å få uttegnet ulykkeskart som kan samkopieres med det ordinære kartverket vårt. For riksvegene er det også tegnet ut ulykkeskart for hele fylket på grunnlag av kilometreringen.

I 1977 skjedde en omlegging av rapporteringsmåten for trafikulykker som bl.a. bedret registreringsrutinene hos politiet. Dette førte til at antall registrerte ulykker økte sterkt i 1977, uten at dette skyldtes økning i antall ulykker. I statistikken benytter vi derfor bare data fra 1977 og senere.



*Sykkelykker skjer stadig oftere og er den eneste ulykkestypen som viser stadig stigning de siste årene. (Foto: VA).*

Det er trafikulykker med det vi kaller for *ikke ubetydelig personska*de som skal rapporteres. I praksis rapporteres også endel ulykker med bare materiell skade. Rapporteringsfordelingen blant disse ulykkene er svært skjev, og Bergen og hovedvegene er overrepresentert her. Grunnen er at uhell her ofte fører med seg behov for politiidirigering, og dermed blir uhellet rapportert.



Til Eidsvåg

grenes

Amalie Skramvei

Stortorvet

Floyvassveien

Floyveien

Vågen

Skansen

Lille Lungegårdsvann

Jernbanestasjonen

Betanis Hospital

Nygårdstangen

Slipsveien

Begrensning for fylling

Store Lungegårdsvann

# Brøyting i eigen regi kostar for mykje

— Men ekspertisen må vi halde på

Brøyting i eigen regi kontra brøyting på kontraktbasis har vore eit brennbart emne i etaten vår i årevis. Gode argument for og i mot har vore lagt på bordet, utan at semja er blitt svært stor av den grunn.

Samstundes har det gått føre seg ei innskrenking av brøytinga i eigen regi av økonomiske årsaker, noko som har ført til protestar frå våre eigne brøytefolk,

ninga å ta fatt på sommaren 1983. Krysset ved Sandviken sykehus vil bli påbegynt ved årsskiftet 1983-84.

Det første som vert ferdig er krysset ved Øyjorden, som antakeleg vil stå klart sommaren 1984.

Det er planen å leggje ned 113 mill. kroner mellom Amalie Skrams veg og Eidsvågstunnelen.

Kjell Hodneland skal vere anleggsleiar for arbeidet i Helleveien, medan Arne Eltvik skal ta seg av arbeidet som må til ved Kalfaret i samband med innslaget for Fløyfjellstunnelen, og av arbeidet i Amalie Skramsveg. Arbeidet ved Kalfarbakken vil ta til fram mot sommaren 1983. Her skal ein m.a. gå i gang med forskjering til Fløyfjellstunnelen, og å leggje Kalfarveien på bru over den nye vegen gjennom fjellet. Dette arbeidet skal vere unnagjort til viadukten fra Nygårdstangen kjem fram hit. Viadukten skal leie trafikken fra det store krysset på Nygårdstangen inn mot fløyfjellstunnelen. Viadukten vert sett i arbeid kring etter nyttår, og skal vere ferdig kring sommaren 1985. O. Heldal og J. Steensæth skal ha byggeleiinga her.

Det er rekna med arbeid for om lag 50 mann på dette anlegget, som etter planen skal stå fullt ferdig i 1989. Røa.

som naturleg kan vere. Saka har vore teke opp i møte i Hovudtillitsmannsutvalet, og i sommar vart det sett ned ein komite som skulle sjå på dei økonomiske og praktiske sidene av saka. Vedlikehaldssjefen, Eirik Vedeler Lie, var formann i komiteen, vidare var Lars Kleppe frå maskinavdelinga med, Arne Eide for Arbeidsmandsforbundet og Frans Fransson for Norsk Vegteknisk Forening. Olav Lundstad har vore sekretær og Dagfinn Notnæs har vore deltakar frå rekneskapsseksjonen. Representantar for brøytemannskapa har og vore kalla inn til eit av møta.

— Vi har rekna på kva det kostar oss å ha eigne brøytebilar og å leige inn bilar, og tala syner diverre nokså klårt at vi ikkje kan brøyte billegare enn kontraktørane, opplyser Vedeler Lie til Veg i Vest. — Ein einmanns-bedrift, som desse ofte er, treng ikkje ta same omsyn til Arbeidsmiljølova som vi må, og her er ikkje tale om utbetaling av beredskap, uansett kor fint veret er, slik våre eigne tilsette har krav på.

— Skal vi bruke eigne bilar, må vi ha arbeid til dei utanom brøytinga dersom vi skal få til rekningsssvarande drift. Det er ikkje alltid så lett å skaffe det, peikar Vedeler Lie på. Likevel meiner han at vi har behov for den ekspertisen brøytefolka våre representerer, ikkje minst om det t.d. skulle oppstå ein krisesituasjon.

Innstillinga skal no leggjast fram på leiarmøtet. Det er rekna med at innstillinga vil bli retningsgivande for vurderinga av brøytestrekningane i tida framover, og om — eventuelt kor — vi skal satse på eigen regi — eller ikkje.

Røa.

ENDELIG:

## Vi har fått en kvinnelig ingeniør på anlegg!

*Og Elin Horntvedt har ikke vansker med å finne seg til rette*



Vår første kvinnelige anleggsingeniør, Elin Horntvedt. (Foto: Røa)

«Den hellige ingeniørstand», for å si det riktig uærbødig, har ikke vært belempret med for mange kvinner blant sine rekker, hverken i vegvesenet eller andre steder. De to kvinner i vegvesenet her som til nå har hatt en tittel med «ing.» i, er begge vel plassert med trafiksikkerhetsarbeid. Slikt passer jo best for jenter — ikke sant, gutter?

I høst ble imidlertid en barriere brutt — anleggsavdelingen har fått en kvinnelig ingeniør! Jenta heter Elin Horntvedt, er temmelig fersk ingeniør fra Bergen Ingeniørhøgskole og jobber som byggelederassistent eller kontrollingeniør på tunnelen under Nygårdshøyden. Hun er

## Organiseringa av vedlikehaldsdrifta

Fredag 22. oktober vart det halde eit orienteringsmøte i Rådal om innstillinga «Organisering og driftsform i vedlikehaldet», som vart lagt fram av eit sentralt utval i sommar. Innstillinga er for tida ute til høring, og i samband med dette gav Svein Utkilen, som er sekretær i utvalet, ei orientering for administrasjonen på vedlikehaldsavdelinga og for tillitsmennene om saka.

Hovudprinsippet i innstillinga er at ein ønskjer å flytte avgjerdsfasen så nær den staden arbeidet vert utført som mogleg, altså ut frå kontoret, fortløft driftssjef Jann B. Jensen til Veg i Vest. — Dei praktiske konsekvensane av dette vil bli at stillinga som vegmeister på lengre sikt vil gå ut og blir erstatta av ein vedlikehaldsleiar. Denne skal rekrutterast frå

ein svært brei bakgrunn, mellom alt frå sivilingeniørar til oppsynsmenn med tilleggsår.

Dei vedlikehaldsområda vi har i dag vil etter alt å døme bli noko utvida, og vi vil difor få færre vedlikehaldsleiarar enn vi i dag har vegmeisterar. Dette kan og føre til ein reduksjon av talet på distriktsleiarar, utan at det er mogleg å seie i dag korleis dette vil skje.

Etter høringsrunden skal det haldast sentrale forhandlingar om saka. Det er venta at desse vil vere avslutta våren 1983. Driftssjefen vonar at det vil vere mogleg å setje i verk dei første tiltaka kring årsskiftet 1983/84. Den nye organiseringa skal vere gjennomført innan ein 5-års periode frå då av.

Røa.

# TUNNELEN UNDER NYGÅRDSHØYDEN

Arbeidet som har vært utført inne i fjellet under Nygårdshøyden har hittil gått nokså ubemerket for seg for de fleste, bortsett fra for dem som bor i området og nødvendigvis måtte merke en del av sprengningsarbeidet som har foregått. Det er i første rekke utstrossing av det rommet som allerede fantes under fjellet, og utspredning av sidestoller som har vært gjort fram til sommeren i år. Reaksjonene på rystelsene i samband med sprengningsarbeidet har vel de færreste unngått å legge merke til,

ikke minst etter at Historisk Museum begynte å registrere skader på verdifulle gjenstander i museet. Her gikk vegvesenet til anskaffelse av en mengde skumplastmadrasser til lagring av de mest skjøre gjenstandene, og samarbeidet med museet har vært svært godt siden, understreker byggeleder John Fredriksen. Han kan også fortelle at det har vært registrert uhyre få og små skader etter sprengningene, som selvsagt har vært utført med den største forsiktighet.

Fra midten av november har man be-

ansatt i et et-års engasjement foreløpig, det er hennes første faste jobb og hun ble faktisk spurt om hun ville ha jobben.

— Har en jente med bygningslinje vansker med å få jobb?

— Det er ikke så lett å få jobb. Først og fremst er det avhengig av hva slags papirer og praksis man har, men det er fremdeles mange som er skeptiske til å ta inn jenter, som de regner med ikke blir så lenge i jobben, forteller Elin. Men, føyer hun til, — det viser seg at man heller ikke skal ha for gode resultater, for det vil lett slå ut i negativ retning.

Elin har ellers registrert at det er svært variabelt hvor stort ansvar man er villig til å gi jentene. — Mange går som assistenter, og jeg vet også at i mange entreprenørfirma får jentene mest tegnarbeid, mens de mannlige sivilingeniørene foretar alle beregninger. Men nå er det langt flere jenter enn før som velger en slik utdannelse, så det kommer seg nok, mener hun.

Her skyter hennes tre mannlige arbeidskolleger raskt inn at Elin slipper å koke kaffe — så pass har de lært sjøl!

I kontorbrakken på Møhlenpris virker det ikke som om noen har problemer med miljøtilpasningen. Men hvordan har hun stort sett vært mottatt som kvinnelig ingeniør i anleggsdriften i vegvesenet?

— De jeg har møtt har virket svært positive. De mener at det er OK at det kommer jenter med, de kan myke opp et ellers svært mannsdominert miljø. Nå har vi enda ikke hatt så mye kontakt med de folkene jeg skal ha tilsyn med, så det vil jo vise seg etter hvert hvordan de reagerer, sier Elin, som hittil har opplevd at jobben har svært mye nytt å by henne. — Det var veldig generelt det vi hadde om vegbygging på skolen, og særlig i forbindelse med dette spesielle anlegget er det svært mye å sette seg inn i. Jeg har sprenglest på anbudsgrunnlag og tekniske spesifikasjoner hittil, for jeg bør jo vite alt om tunnelen, mener Elin. Fra begynnelsen av november fikk hun anledning til å ta i bruk sine nyervervede kunnskaper, for da kom entreprenørarbeidet i tunnelen igjen i gang for alvor, med det arbeidet det selvsagt medfører for byggeledelsen.

Røa



gynt arbeidet med tunnelinnslagene i Christies gate, Olav Kyrres gate og på Møhlenpris-siden, alt godt synlig for publikum. Tunnelen er beregnet å være ferdig omkring november 1984, og de områdene som i dag vil fortone seg som rene krater for de fleste, vil da se ut som på tegningene som er vist her.

Som tidligere nevnt er dette anlegget et samarbeidsprosjekt mellom Bergen kommune, Vegvesenet og Sivilforsvaret. Samfunnet sparer totalt ca. 10 mill. kroner på at man har inngått denne avtalen, og man får dekket flere behov på en gang. For det første vil tunnelen gi plass for busstrafikk *ut* fra sentrum og for blandet trafikk *inn* til sentrum, med den avlastningen dette vil bety bl.a. for Nygårdshøyden og Møhlenpris-området.

På den andre siden blir tunnelen fullt utstyrt som et avansert tilfluktsrom med plass for 3.500 mennesker. Nettopp av den grunn er her en rekke detaljer og kompliserende faktorer å passe på og ta hensyn til, og Fredriksen peker på at det vil ta uvanlig lang tid fra tunnelen *ser* ferdig ut for publikum og til den virkelig er ferdig til å tas i bruk.

Det er ikke småtterier dette hullet i fjellet skal romme. I sidestollene blir det faktisk bygd store betonghus i to etasjer. Disse skal inneholde sykestue med 140 senger som skal monteres to og to med skillevegger mellom. Her skal det videre være vann- og tørrklosett (i alt 200), flere vaskerom for begge kjønn, kommandosentral og nødstrømsaggregat. Her skal videre være vannreservoar som skal rekke til 3.500 mennesker i et visst



Tunnelmunningen i Christies gate.

antall dager og her skal være egen ventilasjon for tilfluktsrommet — i tillegg til den ventilasjonen som behøves i en vegtunnel. En vil også senere legge merke til at støpekantene langs sidene i tunnelen er uvanlig høye. Årsaken er at disse skal tjene som sittebenker i tilfluktsrommet om det en gang blir aktuelt. Før tunnelen skal tas i bruk må det også monteres noen kjempemessige dører i stål og betong, som ved eventuell fare for radioaktiv stråling skal beskytte dem som oppholder seg inne i tilfluktsrommet. Dørene veier ca. 40 tonn og er de største som er benyttet til tilfluktsrom her i landet. Det er imidlertid meningen at de

skal være svært lette å håndtere, forteller Fredriksen.

— Vi må også være klar over, og senere ta spesielt hensyn til at Sivilforsvaret setter som betingelse at tunnelen skal kunne klargjøres til tilfluktsrom i løpet av 24 timer, påpeker Fredriksen. — Det vil stille spesielt strenge krav til vegvesenet når det gjelder renhold og vedlikehold av tunnelen.

Det er ikke tvil om at dette er et prosjekt som stiller nye og uvante krav til både vegvesenet og de øvrige som er med på prosjektet. Hele anlegget er pr. i dag kalkulert til om lag 68 mill. kroner.

Røa



Tunnelen sett fra Møhlenpris-siden.

(Tegning: Peder A. Ristesund.)

## FELLESMØTET FOR BILTILSYNET:

# Betenkt over at bilverkstedene overtar kontrollen

Et nytt fellesmøte er avviklet i dagene 17. og 18. september. Biltilsynet i Sogn og Fjordane, Rogaland og Hordaland har denne gang vært samlet på Ullensvang hotell på Lofthus. Hovedtema på årets møte var «Kontroll av biler i fremtiden», men også en del andre aspekter ved Biltilsynet ble diskutert.

### Strammere tider

Etter at Kontaktutvalgets formann, biltilsynssjef J. T. Odd, hadde ønsket de 130 deltakerne velkommen, ble ordet overlatt avdelingsdirektør Bruun fra Vegdirektoratet. I sitt foredrag «Biltilsynet i 80-årene» snakket Bruun om hvilke konsekvenser det vil få for Biltilsynets arbeidsoppgaver at vi går strammere tider i møte. En stadig økende bilpark sammenholdt med samme antall ansatte som vi har i dag vil føre til en omdefinering av arbeidsoppgavene. Det vil ikke være mulig med den bemanning man har til rådighet å nå de målene for kjøretøykontroll som ble satt i stortingsmelding 79. Biltilsynet vil aldri makte å kontrollere hvert enkelt kjøretøy så ofte som stortingsmeldingen forutsetter. De ressurser biltilsynet har bør derfor stedet settes inn på kontroll med de næringer som har befattning med vedlikehold av biler. F. eks. kan vi medvirke til skikkelige firmarutiner for vedli-



Avdelingsdirektør Aksel Bruun, Vegdirektoratet. (Foto: Røa).

kehold, vi kan ha aktivt tilsyn med verksteder og heller satse mer på utekontroller av kjøretøy. Også på trafikksiden bør tilsyn med kjøreskolene komme sterkere frem, kanskje på bekostning av førerprøvene, som kan bli mindre grundige.

De stramme tider fører også til en innstramming i Vegdirektoratet. Vegtrafikkavdelingen har allerede i dag en vanskelig arbeidssituasjon. Dette fører til at en del oppgaver som tidligere lå i direktoratet blir delegert til Biltilsynet. I direktoratet trenger man å få konsentrere seg om den overordnede styring, slik at man kan komme fram til tilnærmet ens praksis ved de forskjellige biltilsynsavdelinger og stasjoner. Delegering av arbeidsoppgaver fra direktoratet til den ytre etat er allerede i full gang.

### Biltilsynssjefen — mellom to stoler

Vegsjef Danielsen fra Rogaland snakket om biltilsynets integrering i vegkontoret. Vi må vel innrømme at vi ikke har nådd full integrering, og Danielsen hadde en del forslag som kanskje kunne bringe prosessen litt videre. Biltilsynssjefen er en nøkkelperson i prosessen. For at han skal kunne virke må avdelingen styrkes. ➔

kanskje på bekostning av stasjonene. Videre må vi se vegkontoret som en enhet når det gjelder bemanning. Når Biltilsynet mangler folk og vegkontoret ellers kanskje kommer i den situasjon at man har for mange, kan kanskje folk fra f.eks. maskinavdelingen brukes på Biltilsynet. Hele vegadministrasjonen bør gjennomgåas med sikte på en fornuftig arbeidsfordeling. Trafikksikkerhet er målet og det må være mulig å komme frem til samarbeidsområder og former som føles naturlige både for Biltilsynet og de andre avdelinger ved vegkontoret. Vegdirektoratets bidrag til integrering kan være å delegere en del myndighet til vegsjefen, dvs. biltilsynssjefen. Slik regelverk og forskrifter er i dag, gis myndigheten til Vegdirektoratet eller til biltilsynsstasjonene. Biltilsynssjefen faller mellom to stoler.

### Kontrollen over til verkstedene

For å legge frem møtets hovedtema, hadde man fått tre innledere, avd.dir. Bruun fra Vegdirektoratet, avd.sjef Stalheim fra Forbrukerrådet og advokat Forsdal fra NAF. Bilbransjen var også innbudt, men ingen derfra hadde anledning til å møte. Bakgrunnen for at kontroll av biler diskuteres så sterkt er at situasjonen nå er slik at Biltilsynet ikke kan klare den kontrollhyppighet som stortingsmelding 79 la opp til. I disse dager er en utredning som foreslår at kontroll av innkalte kjøretøy til dels overlates til bilverkstedene, ute til høring. Biltilsynet vil fortsatt administrere kontrollene, men publikum kan velge om de vil møte hos Biltilsynet eller hos et bilverksted for å få kjøretøyet kontrollert. Gjennom en slik delegering til bilverkstedene vil man kunne kontrollere langt flere kjøretøy enn det Biltilsynet kan make på egen hånd. Biltilsynet kan så konsentrere seg om utekontroller og kontroll av tunge kjøretøy.



Avdelingsleder Per Anders Stalheim, Forbrukerrådet. (Foto: O. Handeland).

### Motforestillinger

Både NAF og Forbrukerrådets representanter hadde store betenkeligheter med å overlate kontrollfunksjonen til verkstedene. For å finansiere stillingene som trengs ved Biltilsynet mente Stalheim i sitt innlegg at man burde overveie å ta gebyr for hver kontroll. Fra forbrukerens synspunkt er det lite tilfredsstillende at bilen skal kontrolleres av et verksted som vil ha økonomisk interesse av at det kan påpekes mangler ved kjøretøyet.

Fra NAFs side ble det også påpekt at brukerne allerede i dag er avhengige av å kunne stole på bilverkstedene. De fleste kan ikke kontrollere at de reparasjonene som blir utført er nødvendige og skikkelig utført. NAFs undersøkelse av reparasjoner som skulle være foretatt hadde gitt meget nedslående resultat. Enkelte biler var overlatt eieren med farlige feil. Ellers mente også Forsdal at Biltilsynets utekontroller burde intensivere. Disse var ikke verdsatt nok.

Også i diskusjonen som fulgte og i vegsjef Martinsens oppsummering gikk det fram at det dominerende syn var at kontroll av kjøretøy bør foretas av det offentlige.

# Hordalands- vegfolk i Norge Rundt


Fredag 19. november var vi i Norge Rundt.


Dei fleste oppdaga det sikkert, for dette er vel eit av dei mest populære programma i norsk fjernsyn. Vi freista elles å sende rundt oppslag om dette så langt vi rakk. Opplegget vart til i samband med konferansen for vegvesenets «museumsfolk» her i Bergen i september. NRK var invitert og fatta interesse for ein del av det arbeidet som Nils Nonås har gjort her i fylket.

I første rekkje vart det gjort opptak på Osterøy ved den særprega Kosdsalsvegen som no er teke vare på som turveg



*Den ser noko underleg ut, denne gruppa her, med filmfotograf, reportar og lydmann frå NRK foran Håkon Nonås og vår «syngjande vegmeister frå Tolo», Martin Sørensen. (Foto: Raa)*

for ettertida. Her fekk vi m. a. demonstrert noko av det gamle utstyret som er kome på plass i vegmuseet vårt i Rådal. 

 I sitt avslutningsinnlegg konkluderte imidlertid vegdirektør E. Jensen med at det desverre ikke var noen valgmulighet hvorvidt Biltilsynet eller bilverksteder skal drive kontrollen. Valget står mellom bilverksteder eller nesten ingen kontroll. Utgangspunktet er at Biltilsynet ikke vil kunne makte å drive denne kontrollen slik at det monner. I en slik situasjon vil det være bedre enn ingenting at bilene innkalles til kontroll ved et bilverksted.

## Utsteder, men kan ikke inndra førerkort

Siste saksområde som ble gjennomgått var de vilkår som gjelder for inndragning, beslag og tilbakelevering av førerkort. Biltilsynssjef Valle orienterte om de saksbehandlingsrutiner som følges på dette området, og på hvilke kriterier førerkort kan beslaglegges og inndras. Foruten promillekjøring kan også en rekke andre overtredelser av

regler og lover føre til inndragning, til og med overtredelse av lover som ikke har noe med kjøring eller trafikk å gjøre i det hele tatt. Ellers kan førerkortet inndras p.g.a. endret helsetilstand. I dag er det bare politiet som har myndighet til å beslaglegge og inndra førerkort. Avgjørelse om beslag skal fattes av politimesteren, i praksis jourhavende embetsmann.

I den påfølgende diskusjon kom det frem at det enkelte ganger føltes litt underlig at Biltilsynet om morgenen kan si ja eller nei til om en person skal få førerkort, mens man ikke har myndighet til å inndra det samme førerkortet dersom innehaveren senere viser en kjøring som ville ha ført til at førerkortet ikke var gitt.

Årets fellesmøte ble som de foregående avsluttet med festmiddag lørdagskvelden. Felles hjemreise var arrangert etter frokost søndag.

G. Caspersen

# Skrapjern eller museumsgjenstand? «Filleveg» eller minnesmerke?

*Aukande interesse, internt og mellom fagfolk, for bevaringsarbeidet vi driv i vegvesenet, synte museumskonferansen i haust*

Har gamle vegar noka framtid? og kva er skrapjern og kva er museumsgjenstand? var nokre av dei sentrale spørsmåla då om lag 40 vegfolk og fagfolk var samla til konferanse om museumsarbeidet i vegvesenet i haust. Hordaland hadde æra av å arrangere denne samlinga for museumsinteresserte vegfolk, som kom saman for første gang på heile sju år.

Å sjå gamalt veganleggsutstyr eller

den vegstumpen ein var med på å bygge i sine yngre dagar som ein viktig del av våre kulturminne, er kan hende ikkje så lett. Det syner seg likevel at interessen for å ta vare på nett denne sida av vår kulturarv er sterkt aukande blant fagfolk på området. Ikkje minst synte kanskje deltakinga av fagfolk på denne konferansen at det vi held på med i vegvesenet ikkje er fåfengt, men at det er av stor fagleg interesse.

➔ Vegmeister Martin Sørensen og oppsynsmann Håkon Nonås fekk svinge slegga og Sørensen song rallarviser som



få kan gjere etter han. Det vart óg gjort opptak mellom alt det som er samla i Rådalen, og den som har teke seg av museumsarbeidet her i fylket, Nils Nonås, vart intervjuet.

No var ikkje veret det beste den dagen opptaka skulle gå føre seg på Osterøy, så vi vegfolk fekk oppleve at det kan vere heller vått å arbeide for fjernsynet også. Ikkje minst gjekk det ut over våre to «film-stjerner», Sørensen og Nonås. Men — filminga gjekk bra — og det var jo hovudsaka, og vi vonar mange hadde glede av dette lille påfunnet, som vi sjølv hadde gjort opptakten til. Ein liten sjarm-offensiv frå vegvesenet si side skadar ikkje, tvert om, tykkjer nå vi!

Røa.

*Øsande, pøsande regn og TV-opptak vert kombinert på denne måten! Gustav Moberg held paraplyen for filmfotografen. I bakgrunnen Håkon Nonås. (Foto: Røa)*



At desse karane er interesserte i det Nils Nonås kan syne fram i Rådalen, let seg ikkje skjule. Her er det ein gamal snofresar som blir gått etter i saumane.

### Vegmuseet til Vestlandet?

I desse dagar, då Vegdirektoratet er på jakt etter tomt til eit nytt landsmuseum for vegvesenet, får ein kanskje aller sterkast dokumentert at dette er eit arbeid som no fører fram til noko, noko heilt konkret. Som mange vil ha sett, er det og gjort framstøyt for å få vegmuseet til Vestlandet, noko vi her vest ikkje akkurat seier oss i mot. Tvert om, vi har vel heller mykje å by på i ein slik samanheng, og området som har vore nemnd, Stalheim, skulle vere svært godt eigna, etter vår oppfatning. Her har vi



Ein del av konferansedeltakarane samla på området ved Ole Bull sitt hus på Osterøy.

den gamle Stalheimskleiva, som vert halde i stand som turistveg, og her kan museet setjast inn i eit historisk miljø som finst frå før i området ved hotellet.

På konferansen i haust fekk deltakarane sjå litt av det Nils Nonås har klart å få til her i fylket når det gjeld å ta vare på det gamle. I Rådalen vekte det lokale vegmuseet stor begeistring, her var saker som ein måtte sjå og ta på, og drøfte med stor sakkunne. Turen til Osterøy, der konferansedeltakarane fekk vitje både Ole Bull sin bustad, den gamle Kossdalsvegen og Osterøy Museum, gjorde ikkje mindre lukke.

### Avhengig av vegvesenet

Det gjekk klårt fram av den faglege delen av konferansen at det mykje er opp

2. Malvin Holsen på veg ned Kossdalsvegen med ein av konferansedeltakarane.

På synfaring på Kossdalsvegen —

1. Ordførar Hansvedt i Osterøy (midt på bildet) var ein god vegvisar for interesserte tilhøyrarar. T.v. for han ser vi m.a. Bjørn Sorlid og Per Tambs-Lyche frå Vegdirektoratet.



til vegvesenet kva vi kan ta vare på av gamle vegar og bruer. Riksantikvaren har t. d. ikkje kapasitet til å ta seg av så mykje utanom det aller eldste, det som kjem inn under fredningslova. Ut over det er dei heilt avhengige av at vegvesenet syner interesse for å ta vare på det som ikkje bør gå tapt. Og det er eigentleg ikkje så lite. Over alt i landet finst det vegar, vegstumpar og gamle bruer som representerer eit viktig stykke veghistorie, peika førsteantikvar Ola Øverås hos Riksantikvaren på. — Førsetnaden er at dette blir halde i god stand, sa Øverås, og vedgjekk at her er ein avhengige av eit godt samarbeid og interesse frå vegvesenet si side.

### God PR

Det som har vore gjort hittil i fylka, har mest vore eit redningsarbeid for å få ting fram frå skraphaugen og ta vare på det



*Vår eigen Martin Sørensen imponerte med sine rallarviser under samkoma i Schotstuene den eine kvelden.*



*Vegsjefen saman med ein av dei utanlandske gjestane på museumskonferansen, siv. ing. H. C. Norgaard, frå det danske vegdirektoratet. (Foto: Roa).*

som er gløymt, sa avdelingsingeniør Bjørn Sørliid, Vegdirektoratet, som heile tida har vore den sentrale drivkraften i dette arbeidet. Han meinte det no var på tide å gå inn for eit meir planmessig arbeid, der ein kan hende ser litt meir på tvers av fylkesgrensene også.

Det er i alle høve klart at interessen for museumsarbeidet er aukande i alle delar av vegvesenet, og ikkje minst utanfor våre eigne rekkjer. Ei rekkje aviser og radioen hadde meir og mindre omfattande reportasjar kring konferansen og det arbeidet som er utført her i fylket. Vi møtte godvilje så å seie over alt, og dette var også opptakten til innslaget i Norge Rundt i fjernsynet, som er nemnt ein annan stad her i bladet. Med andre ord: museumsarbeidet gir god PR for vegvesenet!

Roa





# Gjenvinning av asfalt kan spare ressursar

*Første forsøk ved Blindheim i Arna ikkje heilt vellukka, men gav verdfull røynsle*

## Ressurssparing

Asfaltfresing har i større og større grad vore nytta her i fylket, særleg langsetter dei store innfartsårene til Bergen. Her har det gjennom åra vore lagt på det eine laget med asfalt etter det andre, og problemet har vore at kjørebana vert høgare enn fortau og refugar. Ved å nytte fresemaskin kan ein halde dekke-nivået i rett høgd, eller eventuelt justere profilen før nytt dekke vert lagt på. Fresing gir i nokre høve betre grunnlag for nytt dekke, og i alle høve kan ein leggje tynnare dekke og med det oppnå betre økonomi. I einiskilde høve er også overflata etter fresinga blitt så god at ein kunne sløyfe nytt dekke og dermed spare endå meir pengar.

Men kvar har ein så gjort av dei gamle asfaltmassane som er blitt til overs i denne prosessen? Med tanke på at massane må kunne nyttast på ein eller annan måte har ein teke vare på det som er frest opp, fortel Lasse Føli, distriktisleiar på vedlikehaldet, til «Veg i Vest». — Til no har vi først og fremst brukt det som underlag med eit anna dekke over og til litt lapping og liknande. Då har vi stort sett lagt det ut med høvel.

Men tanken har spøkt i bakhovudet — kan asfalt gjenvinnast? Kan desse massane som ein gong vart til godt slitedekke nyttast om att? Det har vore gjort forsøk med dette andre stader i landet og i utlandet med brukbart resultat, og i

haust har ein for første gong freista gjere dette her i fylket. Den oppfreste massen frå Helleveien vart i haust lagt ut på den gamle Arnavegen. Den blei lagt ut på vanleg måte med asfaltutleggjar og tilsett bindemiddel (emulsjon). Det var nytta sokalla «heating» av massane, altså oppvarming, og ulike metodar vart prøvde for å få dekket til å feste seg. Likevel var ikkje Føli heilt nøgd med dette første forsøket. — Diverre var vi ikkje heilt heldige, men det er ikkje verre enn at vi vil freiste på nytt seinare. Det vi i alle høve har lært er at årstida ikkje var den rette denne gongen. Vi må nok ha sommarver og varme om gjenbruk av asfalt skal gje gode resultat. Det må også vurderast nøye for kvar gong kor mykje olje det er naudsynt å tilsetje for å få dei gamle massane til å feste seg skikkeleg.

— Klarer vi å passe dette til, så vil slik gjenbruk av asfalt kunne svare seg. Asfaltmassar er svært dyre i innkjøp i dag, og til bruk på mindre trafikkerte vegar og eventuelt gang- og sykkelvegar, der slitasjen ikkje er så stor, kan det vere god økonomi i å nytte massane om att.

Føli meiner difor at vi bør satse meir på å få dette til i framtida. Vi bør prøve dette ut under meir gunstige vertilhøve. Dessutan må vi følgje med i kva som skjer elles i landet, m. a. i Oslo Kommunes regi, på Veglaboratoriet, og i utlandet.

Røa



Vinterstemning, E 68, Vinje.



Frostrøyk, rv. 14, Sveio.

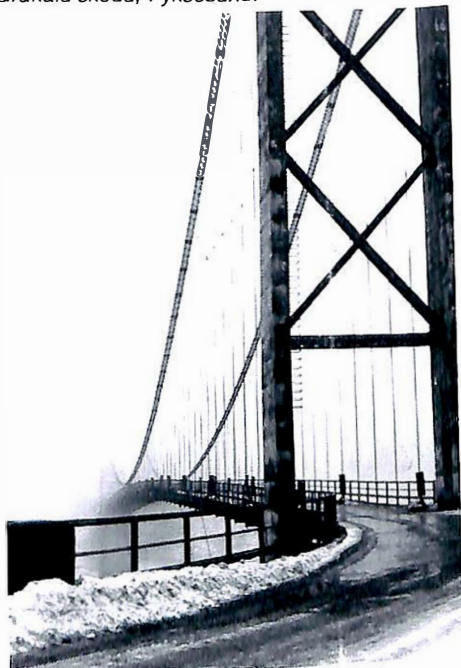
## PÅ VINTERVEGAR

Fram til «Veg i Vest» gjekk i trykken har ikkje vergudane fare so ille med oss her vest, men kven veit kva som skjer gjennom vinteren. Gjennom siste vinter har ein av våre tilsette, Torstein Haugen,

*For fotgjengarar og syklistar...*

send ei rekkje vinterbilete til bedrifts-avisa, dels fine vinterstemningar, dels påminningar om at ting *kan* gjerast betre. Med det siste tenkjer vi i første rekkje på biletet av den tilsnødde gang-

*Gråkald skodd, Fyksesund.*



# Glattkjøringsbane åpnet på Sotra

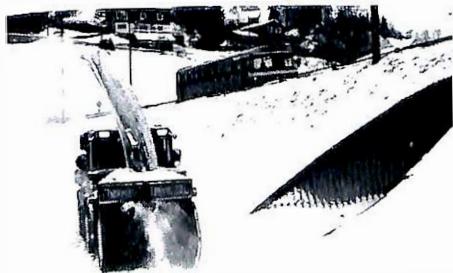
*Fylkets første bane, på  
Sekkingstad i Fjell,  
er visstnok  
«verdens nest største»*



*Snørydding, E 68, Nesttun.*

og sykkelstien. I dei fleste tilfella er brøytinga av gangvegane kommunane sitt ansvar, men vi kan då vel ikkje slå oss til ro med at dei investeringane vi har lagt ned er til lita nytte? Og vi har då vel eit ansvar når det gjeld *alle* trafikantar — også dei utan fire hjul?

Med desse vinterglimta får vi vone at både julehelga og resten av vinteren vil gå utan for store vanskar på vegane.



«Verdens nest største glattkjøringsbane» ble åpnet i Sekkingstad i Fjell kommune på Sotra den 25. oktober. Så flott uttrykte han seg i hvert fall, NAFs president, Olav Markhus, da han orienterte de fremmøtte ved åpningen om dette imponerende redskapet som nå blir tatt i bruk for å lære også vestlendinger å klare seg på glattisen.

Her vestpå har vi nok ligget noe etter på dette området, og ikke minst for Biltilsynet og kjøreskolene er det viktig å få fullført opplæringen av kjøreskole-elevene ifølge de krav man setter til opplæringen i dag. Glattkjøringskurs inngår som en del av kjøreopplæringen både i fase 1 og i fase 2, men her i fylket har man hatt dispensasjon for dette, da det ikke alltid er så lett å få praktisert glattkjøring i vårt ofte milde vinterklima.

Det er 8 år siden NAF åpnet sin første glattkjøringsbane, og banen på Sotra er nummer 26 i rekken. Banen skal benyttes av kommunene Askøy, Bergen, Fjell, Fusa, Os, Samnanger, Sund, Vaksdal, Øygarden, Austrheim, Lindås, Masfjorden, Modalen, Meland, Osterøy og Radøy.

Noen kommuner vil bli pålagt glattkjøringskurs bare i fase 2, det gjelder bl.a. Kvam og Odda. Biltilsynet har hele tiden hatt representanter i banekomiteen for øvingsbanen.

Banen har tre rette øvelsesfelt og to

for øvelser i sving. Her er gode sikkerhetsfelt ved siden av, så faren for å havne ute i lyngen på Sekkingstad er ikke særlig stor. Derimot vil en vanlig vestlandsbilist oppdage at det er mulig å havne hvor som helst for øvrig innenfor baneområdet om han/hun forsøker sine glattkjøringskunster her. Banen er belagt med asfalt som er behandlet med et epoxy-produkt. Over dette sprøytes så vann, eller i visse tilfeller en type olje. Dermed har man det føret som oftest volder ulykker. Under et glattkjøringskurs på denne banen vil eleven lære å reagere riktig i ulike situasjoner som kan oppstå på en glatt vegbane, og de lærer å tilpasse farten etter forholdene. Under selve åpningen demonstrerte en del kjørelærere hvordan man skal — og ikke skal — kjøre på glattisen, og vi tror neppe det vil være vanskelig å oppdage hva man ikke kan på en slik bane.

Stortingsrepresentant Per Aas, som foretok den offisielle åpningen av banen, presiserte da også at her skal man lære ferdigheter som skal være til hjelp når forsiktighet ikke lenger strekker til.

På baneområdet er det også ført opp et bygg som skal brukes til teoriundervisning som inngår i opplæringen. Banen på Sotra har kostet om lag 9.5 mill. kroner.

— Hvorfor har så NAF satsset 80 millioner kroner på å skaffe landet glattkjøringsbaner? Årsaken til dette er at



man har sett at bilistene ikke har hatt mulighet til å få praktisk undervisning, fordi vi ikke har hatt helårsbaner, og fordi vi har sett at det har ført til en rekke ulykker at sjåførene ikke mestrer situasjonen på glatt veg, sa NAFs president Olav Markhus. — Vi venter nå ca. 7000 elever pr. år til denne øvingsbanen for å gjennomgå obligatoriske kurs. Kapasiteten er imidlertid på 12.000, og han mente at så mange som mulig burde melde seg på frivillige kurs, som det også er tanken å få i gang. Hovedhensikten med banen er «å berge menneskeliv, hindre menneskelige lidelser og redusere materielle skader», understreket Markhus.

Elevene vil få opplæring i glattkjøring i to faser. Første fase skal være unnagiørt før en tar førerkortet, mens fase to skal være gjennomført i to-års-perioden til det midlertidig førerkortet går ut og det er på tide å få det varige førerkortet. Elevene må betale for undervisningen, men NAF har ingen inntekt på utleie av banen.

Foreløpig er det ikke noen som kan si konkret hvor mange ulykker vi kan unngå ved at folk tar glattkjøringskurs. Norge blir regnet som et foregangsland på området, og Transportøkonomisk Institutt er i gang med en undersøkelse som kan fortelle oss mer eksakt om glattkjøringsbanene fører til de resultatene en venter.

Røa



# SPORT

## HALLINGKASTET 1982

### *Hederlig innsats av våre håndballag*

Årets begivenhet, Hallingkastet, stod for tur i oktober og 26 forventningsfulle fra Hordaland reiste til Gol, klare til å møte resten av vegvesenets håndballspillere. 12 damelag og 13 herrelag var påmeldt til årets dyst.

Herrene våre kom i pulje med Vestfold og Telemark. De vant 15—7 over Vestfold, men tapte 7—13 mot Telemark, som da gikk videre til semifinalen. Denne vant de 11—6 over Rogaland og var klar for finalen mot Buskerud. Det ble en spennende finale, og til slutt vant Telemark 6—5 over Buskerud.

Så var det damene. De kom i pulje med Vegdirektoratet og Sør-Trøndelag. Her ble det tap mot Vegdirektoratet 3—1, *men* seier mot Sør-Trøndelag 6—3 (kl. 08.30 lørdag morgen). Dermed var Vegdirektoratet klar for semifinalen, og de vant 5—3 over Rogaland. Så ble det finaleplass for Vegdirektoratet og Sogn og Fjordane, og her ble fjorårsvinnerne fra Sogn slått 4—2.

Vi vil gratulere Telemarks herrer og Vegdirektoratets damer med seieren. Samtidig må vi si oss svært godt fornøyd med vår egen innsats, da det var akkurat *disse* to lagene som førte til at vi ble slått ut.

Den energien som var til overs etter kampene, ble fullt utnyttet til allsang og dans under banketten på lørdagskveld.

I det hele tatt et vellykket arrangement både sportslig og sosialt, men det er vanskelig å beskrive det med ord. Det må oppleves!

En spesiell takk til Buskerud som arrangør.

Kari Helle.

## Til årets pensjonistar

Du som er pensjonist i år har vel lenge venta på innbyding til pensjonistsamkoma? Du har vel kanskje begynt å lure på om du er gløymd? Vi kan trøyste deg med at du ikkje er gløymd, faktisk har du vore i tankane våre i lengre tid. Men samkoma i år måtte bli litt seint på året, og det er ikkje beste tida å ha slike arrangement. Difor har vi bestemt at turen blir utsett til den lysare årstida, og til våren vil du og ektefelle få innbyding til samkoma. Vi håpar at du er samd med oss i at den lyse årstida er meir passande for slike arrangement.

AMM.

# PERSONALNYTT:

## NYE VED VEGKONTORET

Pål Arnfinn Haugen, oppsynsmannsassistent, anlegg, tok til i oktober.

Einar Borgen, oppsynsmannsassistent, anlegg, tok til i oktober.

Lars Tore Nordskog er begynt som avdelingsingeniør på grunnseksjonen frå 1. desember. Han er vikar for O. Kroken.

Elin Horntvedt er engasjert som ingeniør på anleggsavdelinga frå september.

Wenche Onarheim er tilsett som kontorass., vikar i halv stilling, ved vegkontorets administrasjonsavdeling frå november.

Anne Margit Fjeldstad begynte som teikneassistent ved anleggsavdelinga i oktober.

Marta Skarsbø er tilsett som kontorassistent, vikar i halv stilling, på biltilsynet frå 1. oktober.

Lisbeth Jensen tok til som kontorassistent, vikar, ved administrasjonsavdelinga i september.

Vi kom elles i skade for å fortelje at den nye plansjefen, Anders S. Moen, begynte ved planavdelinga i oktober. Det rette skal vere 15. november.

## ENDRINGAR

Bengt Drageseth har teke over som leiar for driftssida og for stabsseksjonen ved vedlikehaldsavdelinga. Han har til no vore anleggsleiar på Stord.

## SØKNADSFRISTAR

### HYTTENE:

Søknadsfrist for leige av hyttene til *vinterferien* (skoleferien) 1983 er sett til *fredag 21. januar 1983*.

Søknadsfrist for hytteleige til *påskeferien* er *fredag 11. februar 1983*.

Hyttene som kan leigast ut er:

Tokagjelhytta, Kvamskogen

Vegvokterhytta, Kvamskogen

Fossen Bratte, Kvamskogen

Vikafjellshytta, Vikafjellet

Krossdalshytta, Hardangervidda

Håradalen, Røldal

Staven, Austmannalia

Midtlæger, Haukelifjell

Nupshadlene, Haukelifjell

Ovågen, Øygarden

Bømlo, Finnås

Drotningsvikhytta, Godvik

Vi gjer merksam på at dei 9 førstnemnde ligg på fjellet, og dei 3 siste ligg ved sjøen.

Søknadene må sendast skriftleg til førstesekretær Ruth Furhovden, Hordaland vegkontor, Spelhaugen 12, 5033 Fyllingsdalen. I søknaden må stå alternative hytteynskje, og antall personar (vaksne + born) må oppgjevast.

### VELFERDSMIDLAR:

Søknadsfrist for tildeling av velferdsmidlar for 1983 er *1. januar 1983*.

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

Margrete Axelsen er attende som konsulent i administrasjonsavdelinga etter å ha vore i Vegdirektoratet i vel eitt år.

**Slutta:**

Ove Jarle Skaar, oppsynsmannsassisttent, slutta i oktober.

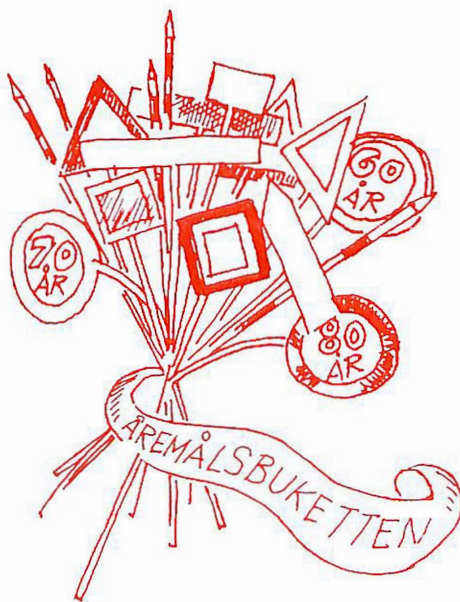
Olaf Bøckmann, planavdelinga, slutta 30. november.

## Eg takkar

Hordaland Vegvesen for fine blommar på min 60-årsdag.

Sigurd Maurangsnes

**Vi** GRATULERER



**50 år:**

Nils Kvåle, Røldal	17.1.33
Finn Havre, Bergen	27.1.33
Sigurd Sørtveit, Rådal	27.1.33
Ruth Skurtveit, Fyllingsdalen	19.2.33
Lars Kristian Borgen, Os	19.3.33
Arne Eide, Odda	30.3.33

**60 år:**

Johannes Storhaug, Utåker	10.1.23
Kåre Olsen, Ulvik	16.2.23
Ole Bolstad, Haga	20.2.23
Peder Gjerde, Frøylandsdal	20.2.23
Thorvald Hindenes, Dalsgrend	22.2.23
Alf Romarheim, Tysse	25.2.23
Sverre Skaten, Onarheim	6.3.23

PB 8109 DEP  
1010 OSLO 1

# Vi ønskjer alle «Veg i Vest»-lesarar ei riktig GOD JUL!

Neste nummer av «Veg i Vest» kjem i mars.

Redaktøren tek gjerne i mot brev, bilete eller anna stoff. Ring om du har eit tips eller ein kommentar til ei sak, så kan vi kanskje gjere noko meir med det. Likar du ikkje sjølv å uttrykkje deg skriftleg, så kan vi hjelpe med utforminga.

Fristen for å levere stoff til neste nummer er sett til **29. januar 1983.**

## **MERK NY ADRESSE:**

«Veg i Vest», Hordaland Vegkontor,  
Spelhaugen 12, 5033 Fyllingsdalen.