



VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN I HORDALAND



NR. 2 – 15. JUNI 1987 – ÅRGANG 11

Redaktøren har ordet

NR. 2 – 1987
Årgang 11

REDAKTØR:
Marianne Bergvall

REDAKSJONSRAÐ:
Josef Martinsen
Oddbjørn Lynghammer
Per S. Myhren
Ragnhild Øverland Arnesen
Finn Gulbrandsen
Carlo Jacobsen

Opplag: 2.500

UTGJEVAR:
Statens Vegvesen, Hordaland
Postboks 3645
Spelhaugen 12
5033 Fyllingsdalen
Tlf. 17 30 00

Omslag forside:
Salhusbroen
Foto: Erling Grønsdal
Bakside:
E-68 ved Norheimsund
Foto: M. Bergvall

Lay-out, sats og trykk:
B.T./J.W. Eides Trykkeri

Ettertrykk av illustrasjoner
er ikkje tillatt utan
samtykkje frå
Hordaland Vegkontor

Det er no blitt bestemt at Veg i Vest skal kome ut fire gonger i året til faste tider, 15. mars, 15. juni, 15. september og 15. desember. Med tida kan det òg bli snakk om å gje bladet ut annan kvar månad. Når vi no held strengt på tidsfristane for å halda frekvensen for utgjevinga, kan det hende at det skortar på innhaldet i dei første utgåvene. Vi ber lesarane om å bere over med dette, og vonar at dei saman med redaksjonen kan slå av på ønsket om mengde til fordel for ei fast utgjeving, i alle fall for dei første par utgåvene etter nyordninga.

Vi kjem til å presentere eit område i kvart blad framover, og startar med Nordhordland. Kor vi legg lupa neste gong, vil tida vise. Følg med, følg med...

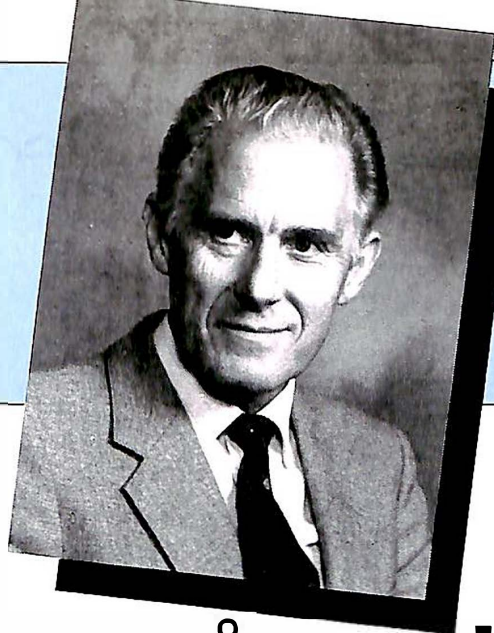
Bladet tar framleis meir enn gjerne imot tips frå alle kantar, innanfor alle tema. Vi vil gjerne reise meir ut i distrikta og skrive om og fotografere det som skjer der, men då treng vi òg tips om kor vi skal leggje vegen.

Red.

Innhald

	Side
Vegsjefen har ordet	3
Nye boder til 3 mill. kroner?	4
Martin Sørensen – heile livet i Vegvesenet	6
Kjøring med for høy last – et livsfarlig sjansespill	9
Nordhordland: Eit spanande lågland i sterk utvikling	12
Salhusbroen:	
Et miljøprosjekt med innebygget sikkerhet	14
Reklameskilting langs vegene	16
«Ny medarbeider»	18
Personalnytt	19
Sport – Fritid	20
Den nye frontfiguren til Biltilsynet i Bergen	21
Anlegg som starter i 1987	22

VEGSJEFEN HAR ORDET



Nordhordland er på veg!

Vegnettet i Nordhordland er blitt betre for kvart år. Alt neste år blir det opna fleire nye viktige vegsamband som Austfjordvegen og Fosenstrømmen bru. Om ikkje lenge vil dei veglause grendene Toska, Molvik, Hosøy og øyane i Austrheim få fast vegsamband, og ferjesambandet til Fedje vil bli vesentleg innkorta.

Om 2-3 år kan Rv. 14 til Sogn opnast for 10 tonn akseltrykk og 18 m vogntog. Samstundes blir ferjesambandet over Sognefjorden nesten halvert når vegen Instefjord-Ytre Opedal er ferdig. Reisetida vil bli vesentleg innkorta og ferdsla vil auke. Tidleg i 90-åra blir også ferjesambandet i Indre Osterfjorden mest halvert i lengde ved at ferjeleiet blir flytta frå Stamnes til Gammersvik. Samtidig blir den nye vegen Dale — Voss opna og gjev eit godt samband austover både over Sogn og Hardanger. For store deler av Nordhordland og

Ytre Sogn vil dette blir snøgaste vegen austover.

Men det mest gledelege som har skjedd dette året var at Regjeringa skar igjennom og vedtok å byggje flytebrua over Salhusfjorden. Med dei rådgjerder som blir tekne er eg overtydd over at miljøulempene vil bli minimale. Skulle det likevel vise seg at ferskvasslaget i fjordane aukar, så kan vi ved omlegging av utløpet av ei eller fleire av dei største elvane, mest «skreddarsy» saltmengda i overflatevatnet.

Vi har laga ein plan som føreset at brua blir opna i 1993. Rv. 14 gjennom Åsane vil då vera utbygd til høg standard, og forholda ligg godt til rette for ei sterk økonomisk utvikling i Nordhordland.

Men det er ikkje berre Nordhordland som vil ha glede av Salhusbrua. Heile Hordaland, ja heile Vestlandet, vil ha stor nytte av at vi kan kjøre ferjefritt mellom

Halhjem og Sognefjorden. Det første ferjesambandet på Kyststamvegen er dermed avløyst av bru.

Teknisk sett er det no mogleg å avløyse nær sagt alle ferjesamband med bruer eller tunneler. Kanskje blir det mogleg å kjøre ferjefritt over Masfjorden og under Sognefjorden ein gong etter århundreskiftet.

Med dei planar som no er vedtekte, vil Nordhordland få betre samband både mot sør, nord og aust. Så lenge lokalbåtane gjekk var det også godt samband mot sør-vest over Herdlefjorden.

Også Askøybrua vil stå ferdig tidleg i 90-åra. Det vil bety ei sterk økonomisk utvikling på Askøy med sterk folkeauke. Sjølv om det då er mogleg å kjøre ferjefritt mellom Askøy og Nordhordland gjennom Bergen, trur eg det er trong for eit nytt ferjesamband mellom Askøy og Holsnøy.

Bompengeringen har nå eksistert i 1½ år, og har blitt akseptert av de fleste. Fremdeles får både Bro- og tunnellselskapet og Vegvesenet mange henvendelser angående bompengeringen, men ennå har ingen klaget på bodenes utseende. Dette er det imidlertid vegvesenet nå er pålagt av Bergen Kommune; å rive bodene for deretter å sette opp nye, arkitekttegnete boder som skal være med på å forskjønne byens utseende.

NYE BODER TIL 3 MILL. KRONER?

Bompengebodene som står rundt Bergen i dag, er kun midlertidige. Da Bro- og tunnellselskapet søkte om byggetillatelse høsten '85, ble det gitt tillatelse til at bodene kunne stå i 1½ år, men deretter måtte de erstattes med penere boder. Det var Tilsynsutvalget for byens utseende som uttalte at bodene så brakkeaktig og midlertidige ut, og tatt i betraktning av at de skulle stå frem til århundreskiftet, ble vegvesenet pålagt å legge frem et arkitekttegnet forslag til nye boder. Fra kommunens side var noe av tanken bak at bompengeringen på det tidspunktet hadde en svært lav kurs blant bergensere, og at noen dekorative boder, for eksempel i form av miniatyrer av Muren og gamle bygrensen, kunne være med på å gjøre bilistene mer forsonlig stemt. Men for å være helt sikker på at dette pålegget fra Tilsynsutvalget for byens utseende ville bli fulgt opp, supplerte Bygningsrådet med et vedtak om at bodene skulle rives innen 30. juni 1987.

Akseptert

Siden den tid har flere forhold endret seg. De fleste bergensere har etterhvert akseptert ringen, og selve bodenes utforming har aldri vært gjenstand for kritikk. Et annet, og gjerne vesentligere argument mot en utskiftning av bodene, er at bodene krever et helt spesielt renhold

Kledningen på bodene er produsert i et plastbelagt stålmaterialer som skal kunne stå imot slitasjen fra veien, i tillegg til spyling under høytrykk med svært sterke rengjøringsmidler. Gjennom vinteren blir bodene belagt med tykke lag med asfaltgrus som gjør bodene helt svarte. Også resten av året blir bodene svarte, men er noe lettere å gjøre rene. Dette begrenser mulighetene med hensyn til valg av materiale på kledning osv.

En utskiftning på dette tidspunkt for å få bergensere til å lettere akseptere ringen, kan virke mot sin hensikt. Bompengeringen skal bestå i 13 år, frem til år 2000. Det er det lengste bodene vil stå, under forutsetning av at hvis man finner en enklere måte å kreve inn pengene på, skal bodene fjernes tidligere. Hvis man nå satte opp dekorative, dyre boder kunne dette lett gi inntrykk av at Bergen Kommune ville gjøre bompengeringen til en mer permanent ordning, og dermed skape større skepsis enn den som finnes i dag.

Begrenset plass

Også når det gjelder selve plassen, er mulighetene svært begrenset med hensyn til utforming. Bodene har en bredde på 1,50. som er umulig å gjøre noe større. Man kan forlenge bodene, men dette ville neppe gjøre bodene penere rent

arkitektonisk. Det lar seg heller ikke gjøre å oppføre boder i f.eks. hvit murpuss, da bodene ganske fort ville bli svarte. Det som står igjen som en mulighet er å utforme en takkonstruksjon i et materiale som kan stå for den kraftige rengjøringen.

Når Statens vegvesen legger frem et arkitekttegnet forslag, blir det dermed opp til Bygningsrådet å vurdere om kostnadene og det nye utseende på bodene står i forhold til det man ønsker å oppnå. Politikerne som skal ta avgjørelsen representerer bergenserne, som skal betale regningen. Bare en gjenoppbygging av boder slik de ser ut i dag, vil beløpe seg til ca. 3 mill. kr., som er det samme som 30.000 månedskort eller 600.000 bilister som løser enkeltbilletten. Hvis bompengeringen må tre ut av funksjon i byggeperioden, vil det gi én million i tapte inntekter hver uke. Hvis bodene skal få en mer individuell utforming, f.eks. etter strøket hvor de er plassert, vil byggekostnadene kunne bli det dobbelte. Bompengeringen er i realiteten Bergen Kommunes eiendom, og Statens vegvesen vil bare stå for den rent praktiske utførelsen uten at det går over noen av statens budsjetter. Millionene som i utgangspunktet skulle gå til vegbygging, vil her gå til nye boder som skal stå der i maksimum 13 år, for så å bli fjernet helt og holdent.



1

Her går vi til angrep på asfaltskitten med sterke oppløsninger og høytrykkssprøyter.



2

Det er tykke lag med svart, seig masse som skal skrelles av bodene, før de får sin opprinnelige friske oransje farge.



3

Skal vi stoppe et øyeblikk og se på før og etter før vi gir skitten napestøtet?

VEGVESENET

Det er ikkje mange i dag som kan sei at dei har hatt ein arbeidsgjevar heile livet igjennom — ikkje eingong ein biarbeidsgjevar utanom. Til same sjeldne eksemplar høyrer og med at dei er sjeldan og aldri borte frå jobben, veks med arbeidsoppgåvene og vinn stadig ny kunnskap. Dei påtar seg naturleg nye ansvarsområde, står på døgeret rundt og får òg tid til familien, hus og hage. Og dei etterlet seg eit digert hol når dei går stad og blir pensjonerte, som ingen einskild person kan fylgje etter dei.

Martin Sørensen er kanskje ein av dei siste som har hatt eit slikt arbeidsliv. Om nokon undrar korleis dei klarer det, må noko av forklaringa vere at for dei som starta livsgjerninga med å byggje vestlandsveggar og tunnellar med nevane, blir det som kjem etter ein leik i samanlikning.



Sørensen på terrassen saman med husets kjæledegge, buhunden Frøya.

Martin Sørensen starta i Statens Vegvesen si teneste i 1935 som smedlærling på Askøy, kor han var oppvaksen. Alt i slutten av 30-åra var han òg med og bygde veg i Lussandsberget som ligg før ein kjem til Kvanndal.

— Vegen skulle gå 60 meter over fjorden, og vi måtte henge oppe i fjellet og bore ned 20-30 meter for å nå vegbotnen. Nedanfor vegen gjekk det stup loddrett ned, seier Sørensen.

At det måtte nerver av stål til for å byggje vegar er det ingen tvil om.

Men det måtte òg armar av stål til for å byggje tunnellar på den tida. Under krigen dreiv Sørensen tunnellar langsmed Eidfjordvatnet.

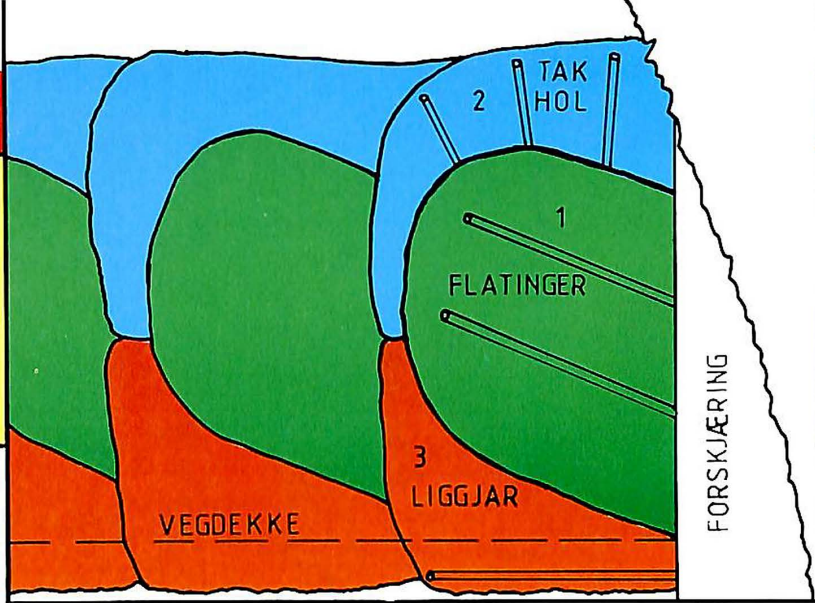
— Du får seie litt om korleis ein bygde tunnellar for hand, Sørensen.

— Ja, vi starta med ei forskjæring, og slo først inn nokre flatingar. (sjå ill.) — det vil seie hol i 45° vinkel. Dei borte vi aleine — heldt borestanga i den eine handa og slo underarmslag med feisel med den andre. Så sprengde vi ut den biten, og fortsatte med takhol, eller engelskmenn, som dei òg vart kalla. Dei slo vi òg aleine. Til slutt slo vi

liggjarar, eit horisontalt hol i vegbotnen. Dei var vi to om. Når den salva gjekk, hadde vi då eit hol som var 6,5 meter breidt og 4,5 meter høgt, og vi var då komne omlag 2 meter inn i tunnelen. Så stod vi på steinrøysa og starta opp att med nye takhol.

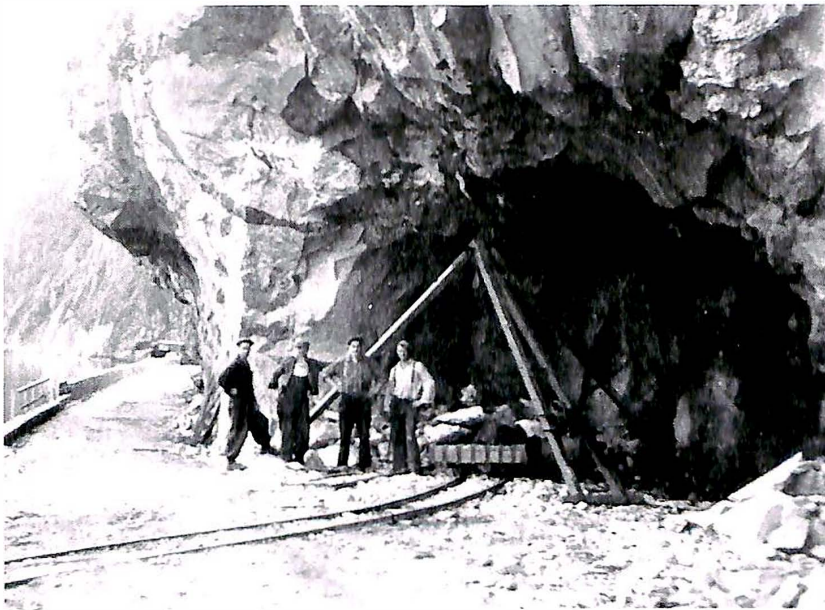
— Det må vel ha tatt fryktelig lang tid å lage tunnellar på den måten?

— Ånei, alt skulle gå i ein «jækla» fart, så vi jobba på skift. Den eine tunnelen, som var 480 meter, var ferdig på to år.



T.v.: Illustrasjon av korleis ein bora tunnell for hånd.

Nederst: På arbeid i tunnell nr. 2 langs Eidfjord-vatnet under krigen. Sørensen er nr. 2 frå høgre.



— Men korleis var det å jobbe i tunnell, når du ser på det i ettertid?

Sørensen tenkjer seg vel om før han svarer, og ein får ei aning om at tida ikkje legg noko romantisk slør over hendingane.

— Vi spytta stein så det klang i tunnelgolvet. Og den einaste ly-skjelda vi hadde var nokre sma karbidlampar, som oste karbidstøv, så vi spytta beksvart karbid saman med steinen. I tillegg vart lungene fylde med dynamittstøv. At lungene heldt, var vel meire flaks enn noko anna. Eg fekk meg ein alvorleg halskatarr av karbidlampen og ellers så

mista eg jo høyrsla meir og meir med åra. Der var verken øyreklokker eller pustemaske på den tida, og heller ikkje hjelm.

Så eg var heldig, Til saman på desse 52 åra har eg vel vore sjuk mindre enn to månader.

— Men når folk ikkje var sjuke, så var det òg fordi det var svelt i hel a bli sjuk, seier Sørensen, for det var ikkje noko sjukepengar på den tida. Om du knekte beina, så fekk du nokre ører ifrå Rikstrygdeverket — om du vart skada over tid, fekk ein ingenting, seier Sørensen.

Vedlikehaldet

Mot slutten av krigen kom det smått om senn kompressorar inn i arbeidet, og med åra var det mykje som vart lettare i anleggsarbeidet. Men Sørensen fekk berre med seg starten på dei nye tidene, for like etter krigen kom han over i vedlikehaldet. Han køyrde brøytebil på Hardangervidda, og dreiv vedlikehald på grusvegane frå Eidfjord til Buskerud grense på sumarstid. Han gifia seg og busette seg i Øvre Eidfjord, medan han var oppsynsmannsassistent og seinare oppsynsmann i Odda-området.

— At eg kom over i vedlikehaldet, var ved eit tilfelle, seier Sørensen. — Vi overtok nokre brøytebilar frå tyskarane etter krigen, og eg hadde sertifikat, og vart spurt om eg ville brøyte. Så då var det berre å prøve og finne ut korleis det skulle gjest, seier han.

Med tida vart det meir struktur på vedlikehaldet, frå dei oppretta vedlikehaldsområde etter krigen til samanslånga i større område.

— Då Røldal og Odda vart slått saman i -66, vart det min lodd å bli vegmeister for desse områda, seier Sørensen.

I denne stillinga var han i 10 år, til han søkte seg til Kvam i -76.

Sidan desember -85 har han vore vegmeister for Voss og Norheim-sundområda, til han gjekk av i februar.

Med ein bakgrunn som Sørensen har hatt, er det naturleg at han krev mykje av sine tilsette. Det går gjetord om korleis Sørensen hamlar opp med brøytefolk som ikkje brøyter slik som dei skal, for då hopper han sjølv opp i styrehuset og brøyter så snøen lyk, og etterpå seier han at sann skal det brøytest her. Ei anna

Forts neste side

HEILE LIVET I...

Fra foregående side

æressak for Sørensen i hans vegmeistertid, var reinhaldet av vegskilt og refleksar i tunnellane og andre vegmerkingar. Pålitelege kjelder har fortalt at kvar fredag vart skilt og refleksar skurde så dei skein som ei sol. Sørensen ler litt beskjedent av å verte konfrontert med desse påstandane.

— Eg trur ikkje eg har forlangt for mykje av arbeidsfolka, sjølv om vi i mi tid arbeidde mykje hardare enn det som er vanleg i dag. Men eg meiner at skal du sjå resultat av det du gjer, så må det jobbast. Difor har eg òg i desse åra heile tida halde på med driftstiltak og utbetringar og utvidingar på vegane om vinteren.

Sørensen sin far og bror arbeidde i Vegvesenet, og no har han ein son og ein svigerson i samme etaten. Heile livet har han sjølv vore i Vegvesenet, og vi dristar oss då til å stille det utgamle spørsmålet: — Kva har Vegvesenet tydd for deg?

— Vegvesenet har vore ein god arbeidsgjevar, og ein fast arbeidsgjevar, seier Sørensen alvorlig. Det har tydd det for meg at eg har aldri vore ein dag arbeidsledig i livet. Det har vore både krevjande og gjevande. Eg har fått nye arbeidsoppgåver med åra, og det har vore spanande på den måten at ikkje to dagar har vore like i alle desse åra.

Eg har hatt glede av å jobbe under seks vegsjefar, seinast Josef Martinsen, som er har sett umåteleg stor pris på. Han har vore ei god hjelp og støtte i alle dei åra han har vore vegsjef.

Plutselig bryt han ut i eit stort smil. — Men eg skal ikkje nekte for at dei betalte svært dårleg dei første åra, seier han. — På anleggsarbeid hadde vi 78 øre timen, og med akkord kom vi opp i ei krone og 15 øre timen. Men med åra vart det jo betre, seier han.

Så skulle ein tru då, at Sørensen har vidd heile sitt liv til Vegvesenet og aldri fått tid til noko anna. Men også her overrasker han med ein fysisk overlegenhet og ein energi som går unge menneske i dag ein høg gang. Huset i Norheimsund kjøpte familien for 10 år sidan, og på dei åra har både hus og hage blitt forvandla under Sørensen sine skapande hender. Her er murer i gråstein både her og der, terrassar og



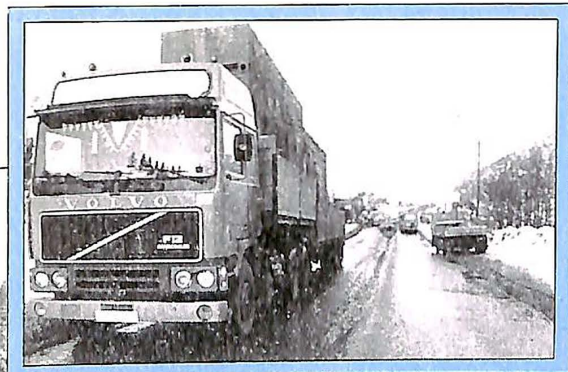
Det er nerver av stål hos desse karane som byggjer veg i Lussandberget. De ser riktig så avslappa ut i stupet, med fjorden 90 meter nedanfor.

trapper og garasje i gråstein, til og med eit røykjeshus har han murt opp, og eit eige hus kor han sliper stein. Ja, for ved sida av alt så sliper han steiner, i tillegg til at han har sunge i mannskor i alle år, og jamvel vore i fjernsynet og sunge gamle rallarsongar. I tillegg får han tid til bærbuskar og frukttre, og dyrker tomater i drivhus. Og for tida held han på å restaurere ein 70 år gamal vedovn.

— Sørensen, du har stått på for

Vegvesenet i alle år, aldri lete vere å ta telefonen om det var natt eller dag. Korleis har du fått tida til å strekkje til?

— He he, eg har tatt korte feriar og jobba resten av tida, svarer han. — Men med tida har eg fått fem borneborn, i Vaksdal og i Bergen, og dei skulle eg gjerne ha vitja litt oftare. Så eg må nok tilstå at eg trivst godt med pensjonisttilværet òg, seier Martin Sørensen.



Ennå har ingen personer kommet til skade som har brukt broene. Men kjøretøyene blir flere og større for hvert år, samtidig som vi får flere gangbroer. Restene av gangbroen på Laksevåg minner oss om at det haster med å få gjort noe, for til nå har vi bare vært heldige.....

(Foto: Bergens Arbeiderblad, innfelt BT)



Kjøring med for høy last – et livsfarlig sjansespill

Av Marianne Bergvall
Foto: Leiv Solberg og Erik Rønnvik

Skolen er slutt for dagen, og småbarna fra folkeskolen strømmer ut av porten. Mange av dem skal over gangbroen på veg hjem. De fleste av dem tar seg god tid, og står og ser på trafikken som raser forbi under dem. I dag er det ingenting særlig å se, så de fleste har gått

over. Tre jenter står igjen, vil se litt mer først. Hele broen rister hver gang et stort kjøretøy passerer under. Det kiler i magen, en frydefull spenning for syvåringene.

Etter en stund går de ned trappen på den andre siden. De ser ikke det svære vogntoget som nærmer seg broen med en høy stålcontainer på lastepplanet. Hadde de sett det, ville de blitt stående og se fordi den var uvanlig høy. De ville ikke trodd det var farlig, for de var jo på en

gangbro som skal beskytte dem mot trafikken nede på vegen, det har læreren og foreldrene sagt. De små pikene står trygt på bakken idet vogntoget treffer broen. Stålcontaineren knuser broen på et sekund. Betongelementene raser i bakken med et forferdelig brak. Når braket legger seg, blir det helt stille. Alle elevene som står rundt og ser på, tenker det samme: for et øyeblikk siden sto jeg oppe på broen...

Forts. neste side

Kjøring med for...

Fra foregående side

Broene er tryggest

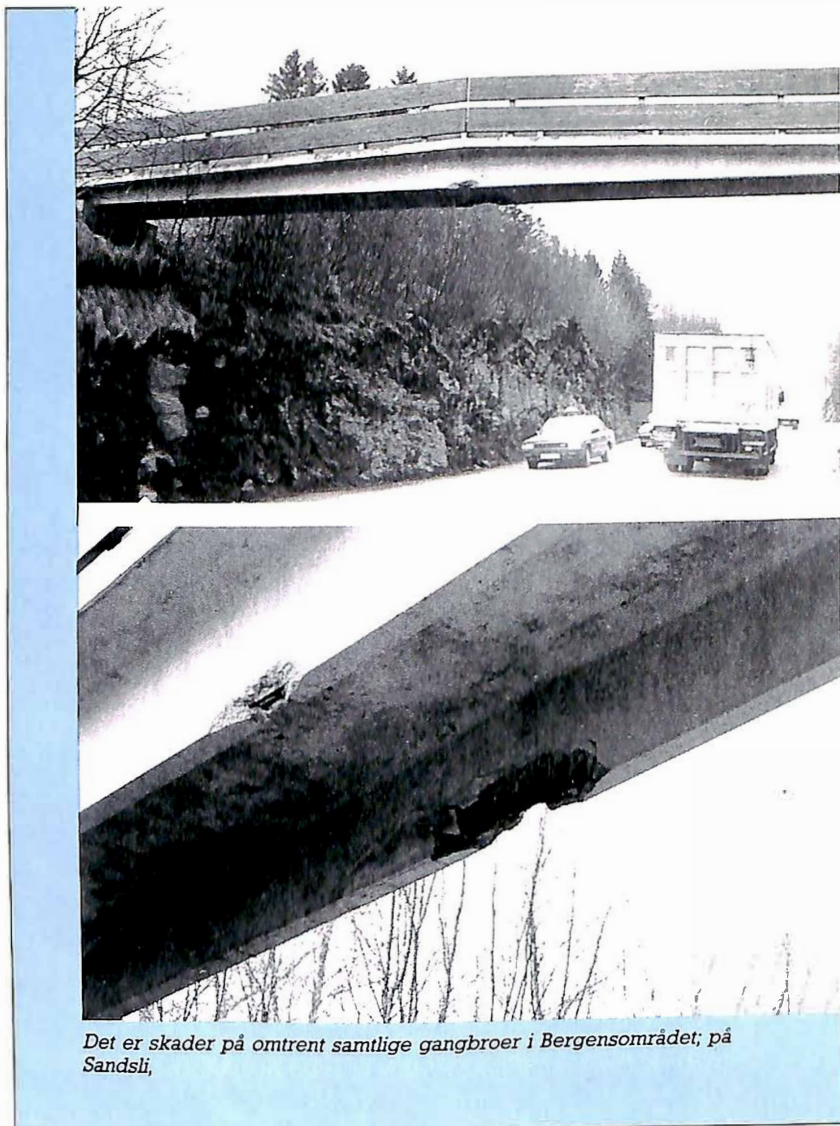
Når det er så viktig for Vegvesenet å øke sikkerheten for gangbroene, er det fordi alternativet, — å krysse vegbanen — kan være livsfarlig. Vi har ennå ikke hatt noen personskader blant fotgjengere som bruker gangbroene, mens de fleste dødsulykker for fotgjengere skjer på vegen. Størstedelen av trafikkuulykker hvor barn er involvert, er også påkjørsler på vegen. Gangbroene har kommet opp på steder hvor det har vært spesielt farlig å krysse vegbanen. En gangbro som ikke blir brukt, er en enda større risiko, fordi sjåførene er mindre oppmerksom på fotgjengere på steder hvor det er gangbro. Faktisk er det svært mye farligere å krysse vegbanen i nærheten av gangbroer og fotgjengerfelt enn andre steder, nettopp fordi bilistene ikke regner med at det skal dukke opp fotgjengere på slike steder.

Fordi gangbroene trafikkmessig er veldig sikre og alternativet er livsfarlig, er det viktig at vi nå kommer frem til løsninger som gjør at fotgjengere kan føle seg helt trygge på broene.

«Nesten-ulykker»

Det var 26. januar i år et vogntog kjørte ned gangbroen ved Valheim skole på Laksevåg. Det er første gang dette har hendt her i Hordaland, men det har vært mange påkjørsler og «nesten-ulykker». I Stavanger ble gangbroen ved Forus kjørt ned i 1985. Her ble det satt opp en hindermarkering et godt stykke før broen for å markere høyden. Vedlikeholdet i Stavanger opplyser at dette ikke har hatt den ønskede virkning, fordi høye vogntog nå kjører ned hele galgen og deretter kjører på broen. Det kan virke som om sjåførene tror at også høydemarkeringen har en sikkerhetsmargin i forhold til selve hinderet, hvilket den ikke har.

I Haugesund ble en gangbro kjørt ned ved Gard skole på riksveg 14 for tre år siden. Da denne ble satt opp igjen ble den like etter påkjørt igjen og påført skader for seksifrete beløp. Andre gangbroer har blitt påkjørt og skadet gjentatte ganger



Det er skader på omtrent samtlige gangbroer i Bergensområdet; på Sandsli,

Det har ennå ikke hendt ulykker med skolebarn eller andre som har brukt gangbroene.

Ingen grense

Vegtrafikklovgivningen angir ingen grense for hvor høyt kjøretøyet/lasten kan være, bortsett fra §3, som sier at enhver skal ferdes hensynsfullt, aktpågivende og varsomt. De fleste andre europeiske land har imidlertid en maksimal høydegrense på fire meter. I medhold av trafikkreglene blir tunneller og gangbroer merket med skilt hvis de er under 4,5 meter, hvilket de fleste tunneller på Vestlandet er. Er de over denne høyden, blir de ikke skiltet. Det vil si at enhver last på vegen som er

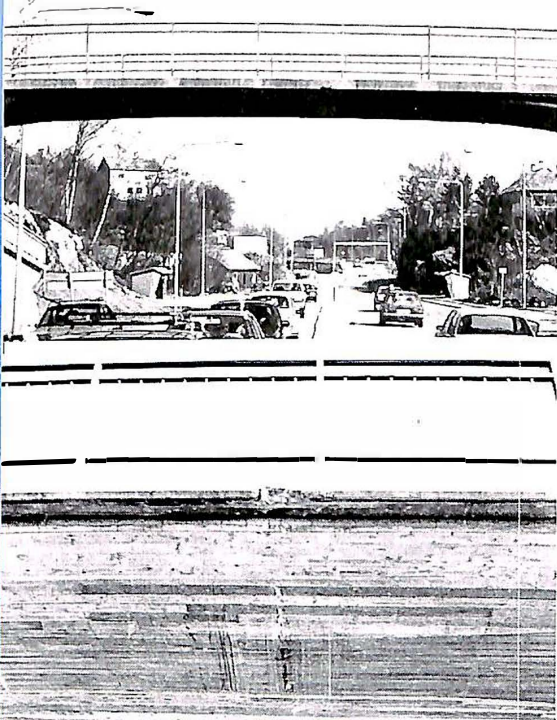
over 4,5 meter, kan være livsfarlig for omgivelsene.

Alle broer skadet

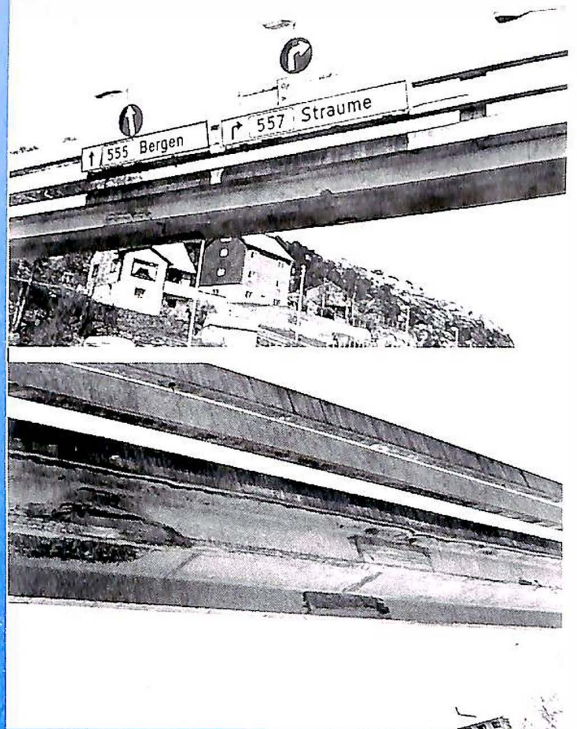
Vegmester Gunnar Kråkenes på Hop vegstasjon ser daglig eksempler på uvettig kjøring.

— Dette er et altfor stort problem, som det snarest må komme en løsning på. Det er omtrent ikke en eneste gangbro i hele Bergensområdet det ikke er skader på, sier han. — Omtrent samtlige portaler på Danmarks plass er blitt skiftet ut på under ett år. Inne i tunnelene kjører de ned lamper og vifter. I Eidsvåg-

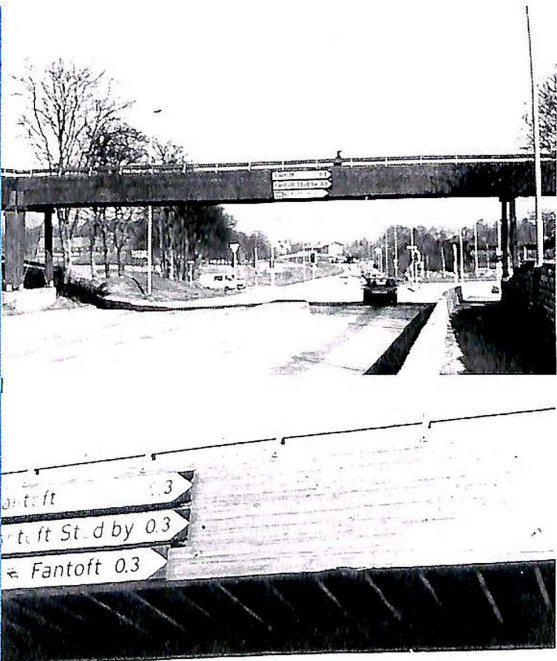
Forts. side 23



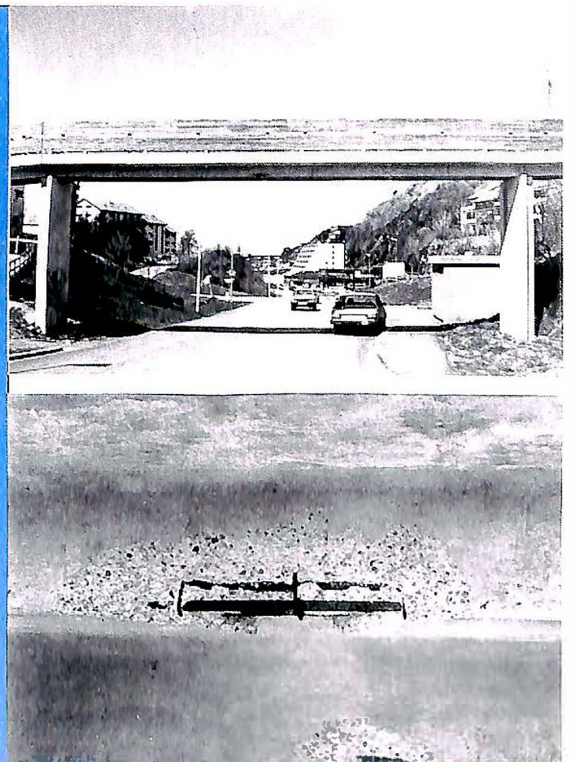
i Rådalskiftet ved Lagunen,



i Bjørdalskrysset,



Storetvedtveien ved Fantoft,



tilogmed i et rent boligstrøk, i Olsvik, og mange, mange flere.

Eit spanande lågland i sterk utvikling

— Nordhordland er eit lite distrikt, men det meste av området er lågland som gjer distriktet rikelig høve til utvikling, seier distriktsleiar Magnus Follevåg. — Det er vel eit av dei låglandsområda i landet som er mest velegna for distriktsutbygging og busetnad. Når vi no får nye brusamband, blir det fastland og nært omrand til Bergen. Det at området ligg mot sjøen gjev høve til å byggja nye havneanlegg osv. Både nordover og sørøver har vi ei låglandsline som er utan snø det meste av året. Ja, i Nordhordland ligg alt til rette, seier Follevåg.

«Oljevegane»

Utbygginga av det nye vegnettet i Nordhordland starta med dei såkalla «oljevegane». Fylket fekk tilskot frå oljeindustrien som vart eit startskot til å få realisert vegar som elles ville blitt sett ut i fjern framtid. Området har dyktige politikarar som har klart å få finansiert restbeløpa ved tilskot, forskot og over ordinære budsjett, seier Follevåg.

Den første av oljevegane var riksveg 568 frå Vågseidet til Mongstad. Vegen vidare sørøver frå Vågseidet til Knarvik, riksveg 57, vart utbygd i kjølvatnet av den første parsellen.

Eit anna oljeprosjekt er Fosenstraumen bru med tilførslevegane, som erstatter ferjesambandet Rossnes — Hopland.

Når Fosenstraumen bru står ferdig om 1½ år, har dette då blitt ein viktig ringveg for kommunane. Av andre oljevegane kan nemnast veg til Baløy med innkorting av ferjesambandet til Fedje.

Kystvegen

Når riksveg 14 frå Knarvik over Romarheimsdalen til Brekke vart vald som del av den såkalla Kystvegen frå Rogaland til

Møre og Romsdal, var det fordi denne traseen ville gje ferjefritt samband raskast. Vegvesenet byggjer no ny tunnel frå Kringla til Vågset, som skal stå ferdig innan to år. Vidare kjem der tunnel frå Matre til Storevatn. Desse tunnelane vil korte ned reiseruta med omlag 20 km.

Austfjordvegen

Austfjordvegen frå krysset riksveg 14 ved Andås til Masfjordnes skal stå ferdig neste år. Det er Masfjorden kommune som har kosta vegen, og Vegvesenet har stått for planlegginga. I første omgang er vegen kommunal, men vert opna som fylkesveg.

Kvisti bru

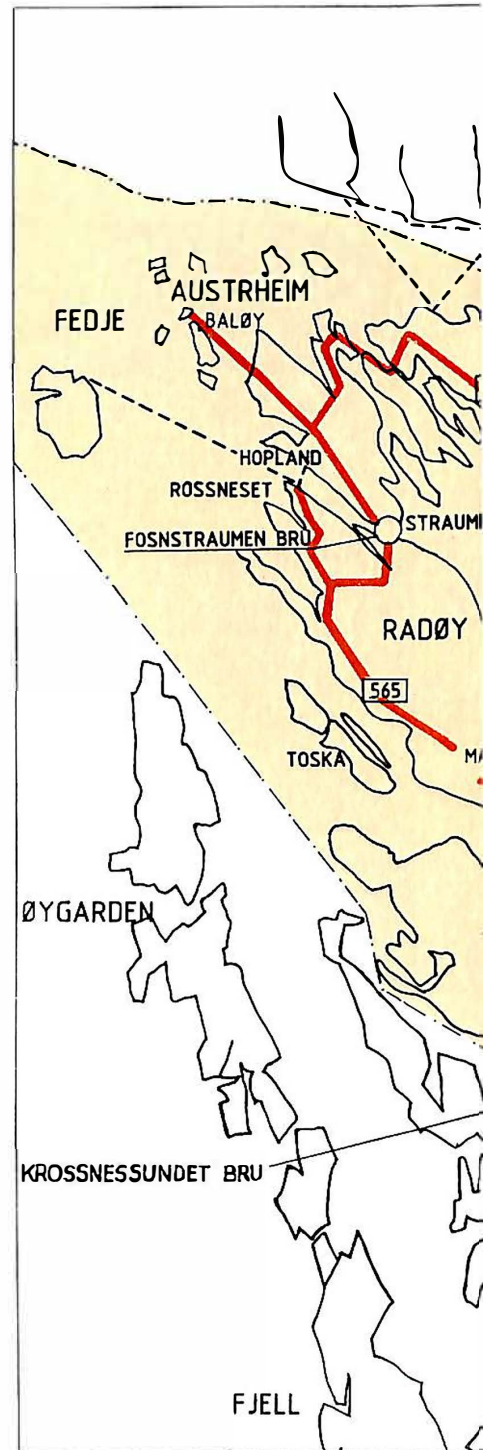
Når Kvisti bru åpnar i 90-åra, vil Osterøy få eit fastlandssamband til Bergen som erstatter ferja mellom Haus og Garnes. Dersom det med tid og stundar kjem tunnel gjennom Ulriken, vil ein frå Osterøy ha svært kort reisetid til Bergen. Også dette området vil då vere eit område i forandring, seier Follevåg.

Modalen

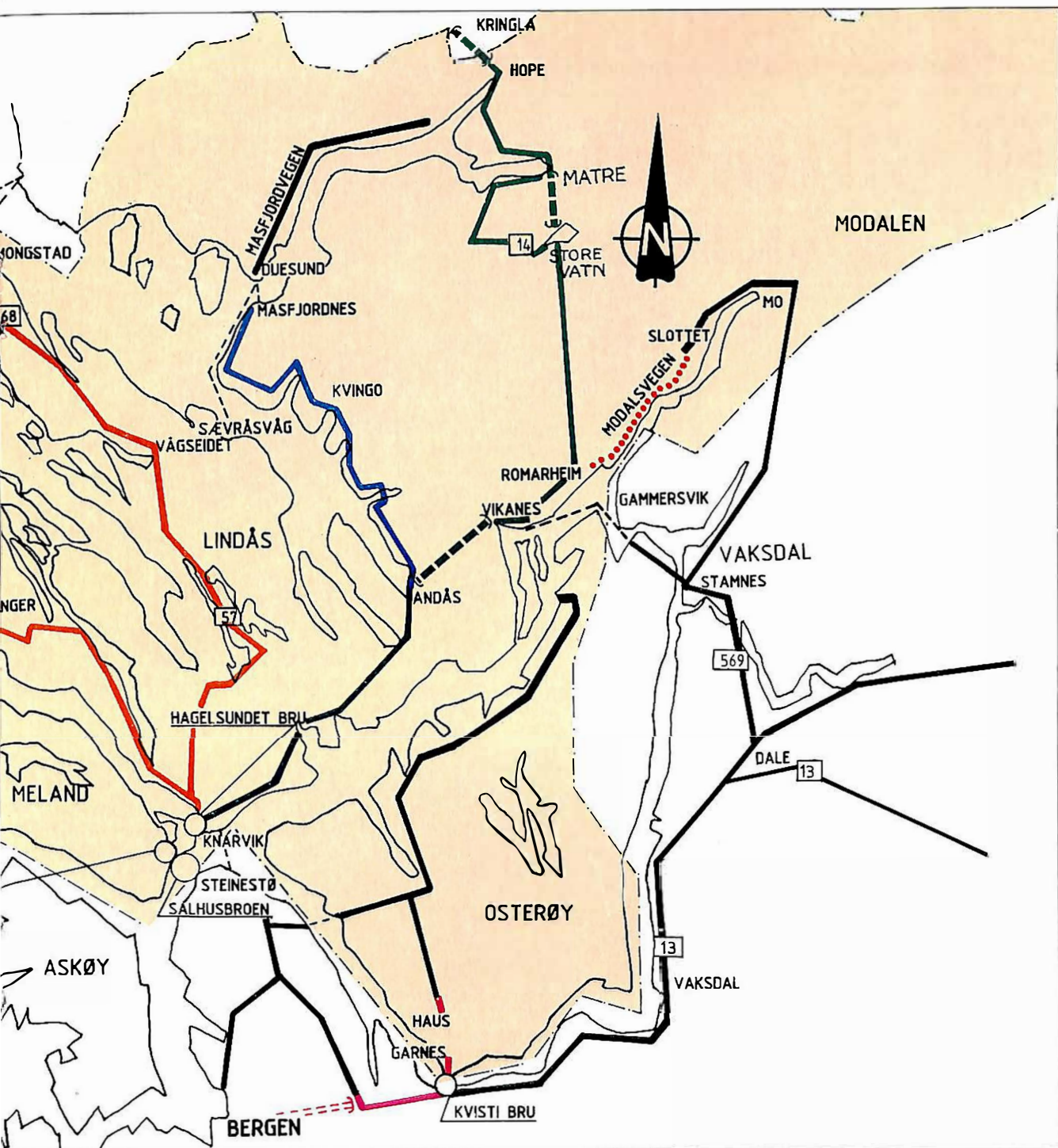
Det siste prosjektet som no ligg på planstadiet i Nordhordland er veg frå Romarheim til Slottet. Dette er ein kommunal veg, og kommunen har engasjert ein konsulent til planlegginga. Distriktsleiar Magnus Follevåg representerer Vegvesenet som rådgjevar, då vegen er svært viktig for området og kan bli fylkesveg med tida.

Bergen — eit kultursenter

— Det vil skje store endringar i Nordhordland i åra framover, når det blir så nært knytta til Noregs nest største by, seier Follevåg.



Knarvikområdet er eit senter i rivande utvikling. — Frekhaugområdet og Meland kjem etter i tur og orden. Når Nordhordland får ein ringveg vil der og skje endringar. Med Kvisti bru kan Osterøy oppleve at tyngdepunkta på øya vert forflytta. Alle kommunane vil bli påverka av



dei effektive kommunikasjonane. Felles for heile Nordhordland blir korte og raske samband til Bergen.

— Men når all utbygging skjer i stor-Bergen og ute i distrikta, kva for ei rolle skal byen Bergen spele oppe i det heile?

— Byen innanfor dei sju fjell har

no sjansen til å bli ein koselig by med brolagde gater og freda hus, eit «Gamle Bergen» i stor målestokk. Byen vil alltid vere det kulturelle tyngdepunkt, eller staden der ein reiser for å handle i små, utsøkte butikkar, eller berre for å ta seg ein tur på byn'.

— Både byen og distriktet omkring er avhengige av kvarandre. Det er her at god vegplanlegging legg tilhøva til rette for utviklinga. Eit godt utbygd vegnett vil fungere som ei pulsåre for eit livskraftig samspel mellom byen og landdistriktet, seier distriktsleiaren.

SALHUSBROEN:

ET MILJØPROSJEKT MED INNEBYGGET SIKKERHET

Da regjeringen aksepterte planene om flytebro over Salhusfjorden, var det under forutsetning av at de negative miljøkonsekvenser ble halvert i forhold til det omsøkte prosjekt. — Men vi stopper ikke på en halvering, sier plansjef Arild Eggen. — Jeg vil si det så sterkt at når dette prosjektet står ferdig, skal det bli svært vanskelig å påvise noen følger for miljøet i det hele tatt, sier han.

I tillegg til at regjeringen ba om en halvering av miljøkonsekvensene, er det blitt nedsatt et statssekretærutvalg som skal kontrollere at dette blir fulgt opp. Videre skal Samferdselsdepartementet legge frem en proposisjon om prosjektet som skal behandles i vårsesjonen 1988 i Stortinget.

— Med dette vedtaket i Statsråd regner vi nå saken som avgjort; det blir flytebro, sier Eggen. Dermed må vi nå sette alle kluter til i den videre planlegging for å ta igjen den forsømte tiden. Statens vegvesen i Hordaland har sammen med Vegdirektoratet satt opp en foreløpig fremdriftsplan med åpning av broen høsten 1993. Det gir oss ca. 3 år til planlegging og 3 års anleggstud, sier Eggen.

Allerede halvert

— Hvordan må planene endres for å imøtekomme regjeringens krav?

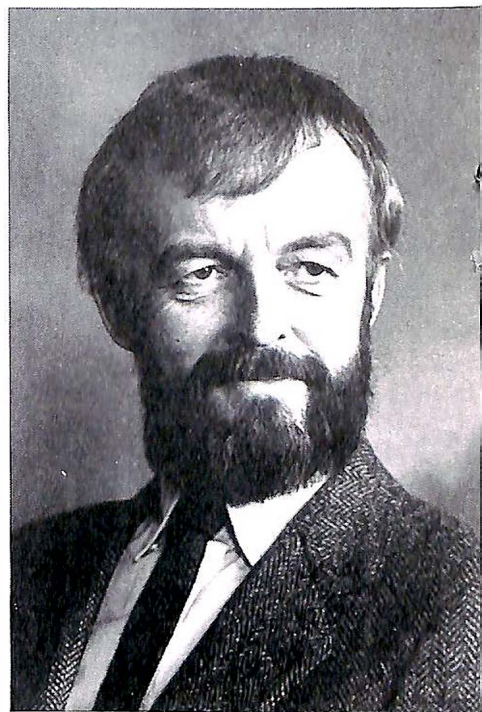
— Vi har allerede i dag planer som er mer miljøvennlige enn det omsøkte prosjekt. Opprinnelig var det forutsatt en total vannåpning på 200 meter, fordelt på 170 meter på broen og 30 meter i Hagelsundet. Under broen var det beregnet en vegg til bunns. Nå har det vist seg at åpningen i Hagelsundet er på 200 meter, som gir et fritt vannspeil på 370 meter. Dessuten flyter broen nå

tre meter ned under vannflaten, slik at brakkvann tykkere enn tre meter vil som før strømme fritt under, sier Eggen.

— Men vi er ikke fornøyd med å redusere konsekvensene med en prosentdel. Det er bl.a. flere akvakulturanlegg inne i fjorden som også i dag har store problemer med brakkvannet, og når broen står ferdig må vi forsikre oss mot at vi skal få skylden for problemer som slike anlegg opplever, sier Eggen.

Totalvurdering

— Det første som skal skje nå er at Bruavdelingen i Vegdirektoratet sammen med vår broseksjon skal arbeide videre med siste revisjon av forprosjektet. Her vil de foreta en totalvurdering av hvor dyp og bred broen må være i forhold til kostnader og miljø. I dag er broen 3 meter dyp og 17 meter bred. Vegvesenet skal så jobbe videre med undersøkelser i bassenget — brakkvannstykkelse, saltvann, livet i sjøen, isforhold, osv. Her må vi søke samarbeidspartnere som er eksperter innen disse områdene. Alle disse forhold vil spille inn når broens endelige profil utformes. Jeg føler meg temmelig sikker på at det vil bli svært vanskelig å påvise noen negative konsekvenser når broen endelig ligger der, sier Eggen.

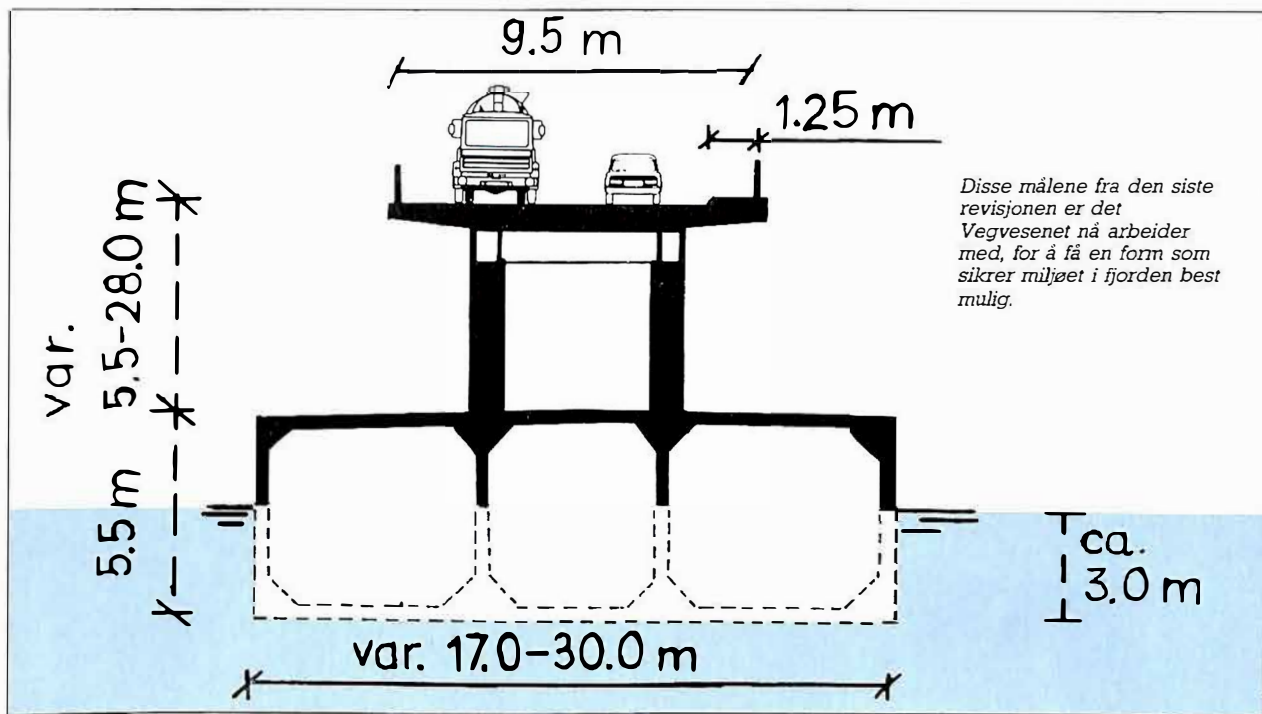


Innebygget sikkerhet

— Men det kan jo hende jeg tar feil, fortsetter han. — Og skulle jeg det, så vil det foreligge en mulighet for å forbedre gjennomstrømningen senere. Vi vurderer nå mulighetene for å bygge omløpstunneller i noen vassdrag, slik at vi legger en del av vannmengden i en egen tunnell og slipper den ut på 20 meters dyp ute i fjorden. På grunn av at ferskvannet er lettere enn saltvann, vil en dermed skape en rotering av vannmassene, slik at ferskvannet blander seg med sjøvannet, og mengden av brakkvann blir dermed redusert. Dette kan være en permanent løsning eller benyttes spesielle deler av året.

— Så det hadde ikke vært aktuelt å gå i gang med dette prosjektet på forhånd?

— Nei, det er ingen grunn til å investere i et slikt anlegg når vi føler oss sikre på at det ikke vil bli nødvendig. Vi har bare lagt inn denne ekstra sikkerheten i prosjektet for det tilfellet at vi skulle ta feil, sier Eggen.

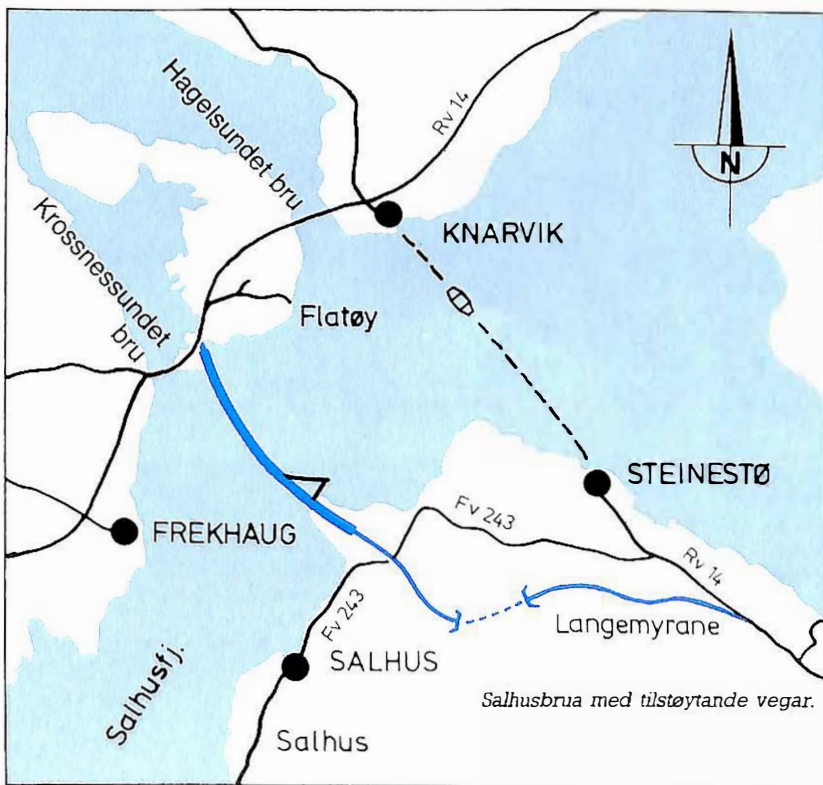


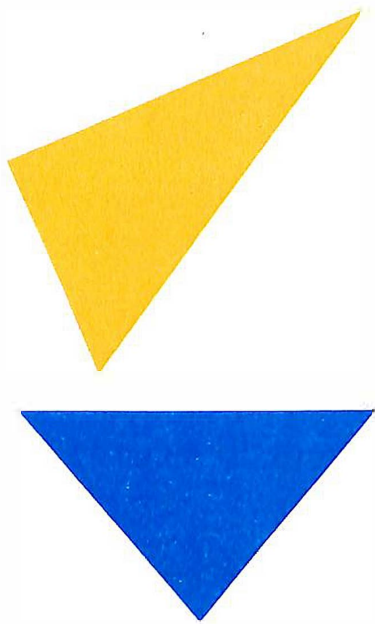
Stor betydning

— Når denne broen åpner vil det være av stor betydning både for lokalbefolkningen, Bergensregionen og hele Vestlandet for øvrig, sier Eggen. — Hvis det ikke blir noen ytterligere forsinkelser, må vi finne en dato høsten 1993 som ikke er opptatt fra før, for jeg tror åpningsdagen vil bli husket som en før-og-etter-broen dato. Skulle vi hatt H.M. Kongen til å åpne en bro, så måtte det vært nettopp denne. Broen vil ha en voldsom betydning for den videre utbygging av Nordhordland, for etablering av næringsvirksomhet og bosetning. Med denne broen kan folk arbeide i Bergen og bo i Nordhordland, med 20 minutters reisetid til byen.

— Det måtte vel være utenom rushtiden, det da?

Plansjef Eggen har store vyer for fremtiden i vårt distrikt; — På det tidspunkt når broen åpner har vi fått et topp moderne vegsystem fra Åsane og inn til sentrum, så det vil ikke være noe rush igjen å snakke om. Toppen 20 minutter vil det ta fra Knarvik og inn til byen, fastholder han.





RREKLAME- SKILTING LANGS VEGENE

Vegen er et område der mange mennesker ferdes. Som sådan er dette området attraktivt som utstillingsplass for tilbud på varer og tjenester.

De næringsdrivende og trafikantene kan ha felles interesse i denne formidling. Som næringsdrivende når man på en enkel måte frem til kjøpere, og som kunde blir man på denne måten raskt og effektivt orientert om tilbud på varer.

Rent prinsipielt har vegvesenet selvfølgelig ingenting i mot at slike budskap formidles, men det store problemet er at plasseringen av disse reklameskiltene ofte kolliderer med hensynet til trafikksikkerheten.

Stortinget har gjennom veglovens paragraf 33 gitt regler for hvordan reklameskilt langs offentlig veg skal plasseres, og har også pålagt vegvesenet plikt til å se til at regelverket overholdes

Etter nevnte bestemmelse (vegloven paragraf 33) kan man utenfor tettbygd strøk ikke sette opp reklameskilt nærmere enn 30 m fra vegens midtlinje, bortsett fra at man på forretningsbygget kan reklamere for egen virksomhet.

Innenfor tettbygd strøk har man ingen absolutt grense for avstand fra offentlig veg. Det kan imidlertid ikke settes opp reklameskilt på selve vegen, på vegrekkverk, gangbroer etc., eller på andre installasjoner

som tilhører vegen. Man må heller ikke plassere reklameskilt slik at de direkte hindrer ferdsele, f.eks. på fortauer.

Skiltene må heller ikke hindre sikt, dette gjelder så vel sikt i kryss-/følgjengeroverganger som sikt til trafikksignaler. Skiltene må dessuten ikke ha en slik utforming at de kan forveksles med trafikkskilt.

Reklameskiltningens formål er jo å tiltrekke seg folks oppmerksomhet. Dette kan føre til at trafikantene blir distraheret og mister oppmerksomheten i forhold til veien og trafikken. Dessuten kan skiltene i neste omgang føre til raske og brå reaksjoner hos trafikantene, så som stopp, avsvingning etc. Dette kan for andre trafikanter være uventede bevegelser, og resultatet kan da lett bli trafikkuhell. Ifølge veglovens paragraf 33 har vegvesenet rett og plikt til å fjerne ulovlige skilt. Skilt som står på vegens eiendomsområde kan fjernes uten videre. Ulovlige skilt utenfor dette området kan fjernes etter et enkeltvedtak.

Ved annonsering i aviser varsler vi om bestemmelsen, samt at vi gir et forhåndsvarsel for fjerningsvedtak. Skilteierne får da en kort frist til selv å fjerne skiltene. Etter denne tid blir ulovlige skilt fjernet.

Fjerning av ulovlige reklameskilt er kostbart for vegvesenet, og vi har også anledning til å kreve våre utgifter til arbeidet refundert.

Vi har forståelse for at den enkelte skilteier kan ha problemer med å akseptere at nettopp hans skilt representerer noen fare, og at han kan synes at vegvesenets folk er altfor nidkjære i å få fjernet et enkeltstående reklameskilt.

Vegvesenet har plikt til å fjerne ulovlige skilt, og her må alle behandles likt. Vi legger stor vekt på at samtlige skilteiere skal få lik behandling uansett hvor de har adresse. Man kan jo forestille seg hvordan veiene ville se ut dersom en uhemmet reklameskiltning var tillatt.

Vår overordnede målsetting er hensynet til en trygg og sikker trafikkavvikling, og vi anser i denne sammenheng arbeidet med å fjerne ulovlige reklameskilt som viktig. Det er lett å være enig om at antall ulykker i trafikken er for høyt, og at tiltak som kan bedre trafiksikkerheten derfor er ønskelig.

H. Nøding Njøten



Reklameskilt kan i enkelte plasseringer redusere sikten så mye at hele veien forsvinner. Selv et enormt vogntog kan bli bitte lite og forsvinne bak et reklameskilt, selv på ganske kort avstand.





Ny Medarbeider

Veg i vest er i stadig framgang. Bladet skal i år kome ut fire gonger, og glede sine trufaste lesarar med ferske nyhende (næsten) og anna interessant stoff. Så arbeidsmengda har auka, og difor har vi tilsett ein ny altnuligmann, som skal gå redaktøren til hende. Han er ein tenestevillig og snill ung fyr, og vi kallar han berre for Kråken. Han skal hjelpe til i Personalnytt spalta og ønskje nye folk velkomen og gratulere jubilarar og andre som har noko å feire. Han skal og følgje nøye med kva som skjer på idretts og fridnsfronten. Men den viktigaste oppgava han har fått er å dra i gang

ei brevspalte kor dei tilsette kan få luften hjartet sitt med meiningar, ris og ros, tips og gode idear og mykje anna.

Dette synes vi er så viktig at for å hjelpe den lille fyren har vi gitt han litt pengar så han kan honorere dei som er så snille å skrive til han med 99 kroner for det som kjem i bladet.

Eller er det berre å seie at om han viser seg å vere ein flink og arbeidsam liten krake, så kan vi sikkert utvide arbeidsområda hans med tida. Så om der er nokon i Vegvesenet som kan ha bruk for Kråken sine tenester, kan dei vende seg til redaktøren, som vil sjå om

det er noko som den lille kråken kan gjere. Vi har fått nyss om at han har mange skjulte talenter, så det skal bli spanande å sjå han utfolde seg...

Redaktøren

PS!

Neste nummer kjem ut 15. september, og brev tilbrevsalta må vere innleverte innan 1. august.

Du kan godt vere anonym i bladet, men redaksjonen må ha navn og adresse for å kunne gje honorar. Siden det er Kråken som har ansvaret for spalta, skal alle brev innleiest med «Heri redaksjonssekretær.»

PERSONALNYTT



Veg i vest har òg gleda av å ønskje velkomen mange nye tilsette i dette året.

Dei som har begynt i Vegvesenet i Hordaland fram til 15. mai er:

Kjersti Myre	Avdelingsingeniør	Januar
Solfrid Nilsen	Kontorfullmektig	Februar
Britt-Karin Hammer	Kontorfullmektig	Februar
Kristian Kårbø	Maskinfører	Mars
Magne Gjeraker	Mekanikar	April
Marit Thorsen	Kontorfullmektig	April
Magnar Røen	Maskinfører	April
Alf N. Tveit	Sjåfør	April
Bjørn Tore Sætervik	Stasjonssjef	April
Kjell Erik Myre	Avdelingsingeniør	April
Lars Larsen	Avdelingsingeniør	April
Vebjørn Aksnes	Ingeniør	April
Gunnar Djuve	Overingeniør	Mai
Tone Høyland Stople	Avdelingsingeniør	Mai
Svein A. Brekklus	Maskinfører	Juni
Roger Andersen	Fagarbeidar	Juni

Dei som har blitt pensjonistar sidan sist:

Lars Grindheim, Hermann Ettesvoll, Hjalmar Nesse, Gunnar Gravdal, Nils Tvedt og Martin Sørensen.

Dei som har slutta er:

Einar Noremark	Overingeniør
Svein Kornerud	Jurist
Pål A. Haugen	Oppsynet

Veg i vest vil ønskje tillukke med dagen til dei som har store dagar fram til neste blad.

Dei som fyller 50 år:

Ola Tangedal, 22. aug.
Astrid Børve Lutro, 8. sept.
John H. Medhus, 9. sept.
Tor T. Rønhovde, 23. sept.

Dei som fyller 60 år:

Johannes R. Vågen, 5. juli
Dagfinn Blindheim, 18. aug.
Ottar Solberg, 28. aug.
Olav G. Anderaa, 24. sept.

Desse vil òg motta ei gåve frå Vegvesenet i form av ein gåvesjekk. Vi gratulerer!

TAKK

Hjerteleg takk for helsing og gåve til 60-årsdagen min.

Helsing Sverre Borge

Hjerteleg takk til arbeidsvener i Nordhordland og Åsane for blomar og fine gåva.

Takk til Gjervik vegstasjon for fin tilstelling då eg slutta.

Helsing Hjalmar Nesse

SPORT – FRITID



Vegvesenet sine hytter er stadig eit populært tilbud som dei tilsette flittig nyttar. I påsken er det fullt på alle hyttene, og i år har vi fått ein av hyttegjestane, Einar Nordgulen, til å skrive nokre ord om korleis påsken arta seg for fire tilsette med ektefolk og born på hytta:

Gjestane begynte å komme til hytta fredag 10. april, og etter som dagane gjekk, fann fleire vegen hit — inntil alle 14 var på plass onsdag før-middag.

Ramma rundt påskeferien her oppe blei slett ikkje øydelagd av ver- og føretilhøve. Sola var både vakker og varm dei fleste dagane. I slalåmbakken krydde det av kostbart utrusta akrobatar. Vi som sultte med langrennski og raud anorakk med ulveskinnskant rundt hetta, følte oss reint antikvarisk, men kom oss



Gjengen i raudt i sporet, frå venstre: Gina Kartveit, Egil Hylbak, Berit Rydheim, Ellen Brown, Terje Rydheim, Einar Nordgulen. Hordatun skisenter i bakgrunne.

gjennom bakkane utan altfor mange knall og fall. Nokre av oss var utstyrde både med langrenn- og slalåmski, og dei kunne fortelje at det faktisk var enklast å gå slalåm.

Traktene rundt Seljestad er elles heilt ideelle for turgåing, så dit fór vi puljevis og opplevde vidunderleg vinternatur på suteslaus vandring i det tempo som måtte høve. Brune vart vi òg.

No var vi ikkje berre ute etter makelege tidsfordrivurar; fysisk hardkøyr er alltid ei utfordring. Ein tur til Røldalsnipa representerer ei slik kondisjonsprøve, som opptil fleire gjekk gjennom. Det var ein siger å nå dit opp, då vi stod der med utsikt over ein mektig del av vårt kongerike.

Turen nedatt gjekk så fort! Men den var frydefull, spennande og litt farleg i bratthenget lengst nede, og alle var samde om at det hadde vore ein gild dag.

Skjærtorsdag var veret motbydeleg, men ikkje verre enn at alle var ute og mosjonerte. Innatt kom ein med regndrøpar hengjande i hårtustane og roser i kinna — strålende tilfreds med tilværet. Så langvarig vart ikkje vergudane sitt raseri, allereie fredag var det rimeleg utever, og laurdagen rann med få skyer og mest sol. Det blei arrangert mas-

keraderenn i slalåmbakken denne dagen, og dette trekte mykje folk hit.

I hytta hygde ein seg med koldtbord om kvelden; ein fin idé for å gjere ende på alt medbrakt! Og hytta er som skapt for god atmosfære blant gjestane. Kjøkenet er høveleg stort for eit dusin menneske, og også elles skal hyttestyret ha ros for sitt arbeid med å skape komfort og trivsel. Her kan dei unge vere for seg sjølve med sin musikk og prat, liksom dei vaksne har sin plass for ein passiar. Her kan ein trekke seg tilbake for ein middagslur, eller rett og slett leggje kabal. Desse paske-dagane var gjestane stort sett samla i TV-stova om kveldane, og her gjekk det for det meste på manipulation og bondebridge, yatzi og kryssord. Dei pur unge hadde funne fram til eit interessant diskotek eit par tunnellar lenger nede i dalføret og dit fór dei som regel.

Ein kveld drog nokre av dei vaksne på dans òg, til Solfonn Turisthotell der dei hygde seg storvegges Nachspiel fylgde med speke kjøtt som hovudingrediens.

Summa summarum

Ei kjærkomen avkopling, ein inspirasjon til ny innsats for felles beste. Og takk for dei!



Hyttekos i Hordadalen. Artikkelforfattar Einar Nordgulen med frue Reidun.

Den nye frontfiguren til Biltilsynet i Bergen

NAVN:

Bjørn Tore Sætervik

BAKGRUNN:

Ingeniørutdannelse på NKI-skolen i Bergen og Oslo. Diesel- og understellsreparatør i Sporveien. Ingeniør på Biltilsynet fra 1974.

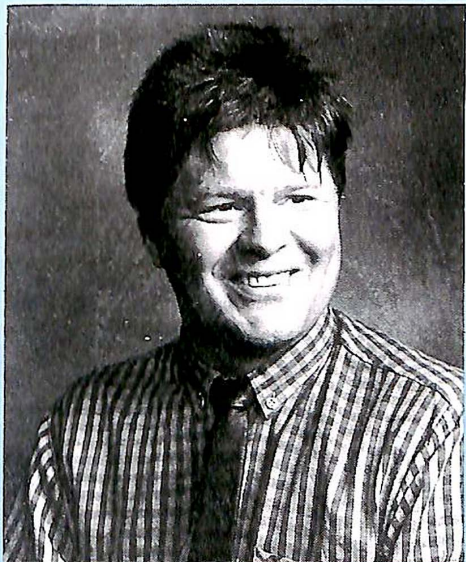
Stasjonssjef på Stord siden 1981.

SIVILSTATUS:

Gift, to barn på 11 og 13 år,

PÅ FRITIDEN:

Samvær med familien, og gjerne på hytten i Sunnhordland, med båtliv og fiske. Har ellers sterk dragning til det store utland, har bl.a. vært i Afrika tre ganger.



Biltilsynsstasjonen i Bergen har fått ny sjef, etter at den forrige rykket opp som Biltilsynssjef for Hordaland. Det er ingen nybegynner i faget som nå bekler sjefsstolen. I 13 år har Sætervik vært ansatt i Biltilsynet, og har steget i gradene jevnt og trutt fra han begynte med vektkontroll i 1974.

Av de ansatte på stasjonen har vi fått vite at han er en smilende, blid og omgjengelig kar, som har en ekte interesse for sine medarbeidere og deres arbeidssituasjon. Han er oppmerksom og har et våkent øye for de ansattes ønsker og behov. Fra første stund har han arbeidet med å utvikle nye og bedre arbeidsrutiner. Bakgrunnen for det er den håpløse arbeidssituasjonen de fleste på Biltilsynet opplever til dagen, med stor underbemanning og et nærmest umenneskelig arbeidspress. Sætervik går igjennom gamle arbeidsrutiner med skarpt blikk og tiltakslust, og har jevnlig møter med representanter fra de ansatte, for å utvikle nye rutiner i fellesskap.

Det første han fikk innført var et digitalt køsystem i publikumseks-

pedisjonen, slik at folk slipper å stå i kø.

— Det er et mål å bedre servicen overfor publikum, og det gjør vi først og fremst ved å lette arbeidspresset til de ansatte, sier Sætervik.

En overraskelse

Til tross for at Sætervik etter alt å dømme egner seg som leder for en større flokk, var det en overraskelse for ham at han skulle bli sjef for stasjonen i Bergen.

— Jeg tenkte overhodet ikke på denne stillingen, sier Sætervik oppriktig. — Stasjonen hadde en ung leder, så det falt meg ikke inn at den kunne bli ledig. Vi trivdes godt på Stord, men vi ville gjerne flytte hjem igjen til Bergen. Jeg søkte noen jobber utenfor etaten for å komme tilbake, men i dag er jeg glad for at jeg ikke fikk dem, sier Sætervik.

— Var det hjemlengselen som ble så sterk?

Sætervik humrer litt. — Nei, det var vel i grunnen mest det at vi fikk anledning til å overta barndomshjemmet mitt på Skjold. Og så er

det jo noe eget med Bergen og det å ha sin familie og venner rundt seg, sier Sætervik.

Har bakkekontakt

— Hva er forskjellen på jobben din her og på Stord?

— Det er en vesentlig forskjell, og det er at på Stord var stasjonen såpass liten, med seks ansatte, at stasjonssjefen tok del i det daglige arbeidet, fra kontroll av biler til førerprøver. Her har vi nesten ti ganger så mange ansatte, så det er mer enn nok administrative oppgaver til å fylle en arbeidsdag.

— Savner du det å «stå på gølvet»?

— Tja, — på en stor stasjon kan det være en fare å bli fjernet fra det egentlige arbeid som blir utført her. Men det er en stor utfordring å få hjulene til å gå mest mulig knirkefritt, og det krever at jeg også følger nøye med i det som skjer på stasjonen til enhver tid, sier Sætervik.

Førerprøven

For en leder av Norges nest største biltilsynsstasjon er arbeidet for økt trafiksikkerhet et naturlig hovedmål i det daglige arbeidet. Biltilsynet har en sentral rolle i arbeidet med å trekke opp nye linjer for føreropplæring, utekontroller og nye felter å sette inn ressurser på. Sætervik har kastet seg inn i arbeidet på et bredt felt, og det mest nærliggende er den nåværende førerprøven.

— Førerprøven slik den er i dag har endret seg lite siden krigen. Vi har fremdeles en teoretisk prøve og en kjøretur, og her kan mye gjøres, sier Sætervik.

— Det kommer stadig nye grupper som skal ha førerkort, til vi kommer til det stadium at hver og en skal ha det. Det er et spørsmål om ikke selve prøven burde utvides i takt med dette. Vi bør kanskje også ha en adferdstest som viser elevenes holdning til trafikken. I dag må vi gi dem lappen hvis de har det gitte antall spørsmål riktig og kjører

Forts. neste side

ANLEGG SOM STARTER I 1987

Veg.nr.	Anlegg	Start mnd.	Ca. ferd.	Merknad
Rv 7	Fossli — Dalberg	Febr. 87	87	Siste smalparti, topp Måbødal
Rv 7	G/S-veg Fossli-Sæbø	Febr. 87	88	Gml.veg opprustes til g/s-veg
Rv 7	Kyskred	Apr. 87	87	Rasoverbygg Kyskred (Eidfjord)
Rv 14	Røykenes	Okt. 87	88	G/s-veg
Rv 14	Eidsvåg	Jan. 87	88	Ny veg kryssløsning
Rv 14	Eidsvågtunnell	Aug. 87	88	Ny tunnell
Rv 14	Hesthaugen-Forvatn	Jan. 87	88	Ny veg
Rv 14	Storbotn-Hesthaugen	Mars. 87	88	Ny veg
Rv 14	Haugsvær-Hopetunnellen	Apr. 87	88	Ny veg
Rv 14	Sædalsvn.-Hagerupsv.	Juli 87	88	Trafikksikring, lys, refuger
E 68	V/Indre Ålvik	Jan. 87	87	Utbetring
E 68	Bjørgumparsellen	Høst 87	88	Ny veg, nytt kryss med fv. 306
E 68	Samnanger	Des. 87	89	Tunnell
E 68	Neshaugane-Lone	Apr. 87	88	G/s-veg
E 68/ Rv 14	Christiesgt. (X.Nyg.gt. -X Kaigt.)	Juni 87	87	Nytt bærelag, nytt dekke m.m.
E 76	Hordalia	Juni 87	89	Ny veg
E 76	Røldal sentrum	Aug. 87	89	Ny veg
Rv 544	Ranavik f.k.	Aug. 87	87	Toalettanlegg
Rv 546	Husavik f.k. m/tilf.v.	Jan. 87	87	Ny ferjekai
Rv 547	Våge ferjekai	Juni 87	88	Ny oppstillingsplass
Rv 547	Heggland bru	Juni 87	87	Forst. 10 tonn
Rv 550	Måge — Skiparvik	Jan. 87	88	Ny veg
Rv 550	Velure	Mai 87	87	Skredoverbygg
Rv 556	X fv.Sælen-Straume bru	Des./Jan. 87	87	Utbetring, g/s-veg, nytt kryss m rv. 557
Rv 561	Harkestadparsellen	Febr. 87	87	Ny veg
Rv 561	Blomparsellen	Okt. 87	88	Ny veg
Rv 571	Hernes tunnell	Juni 87	88	Ny tunnell i framtidig samband Bulken — Dale
Rv 572	Granvin-Bruravik	Mars 87	87	Utbetring
Fv 180	Austvik-Brandasund	Sept. 87	88	Ny veg
Fv 210	Lokøy-Sylta	Apr. 87	87	Siste parsell, veg til øyane vest for Sotra
Fv 108	Kinsarvik-Hus	Aug. 87	87	Forsterkning
Fv 137	Lønningdal-Hauge	Apr. 87	88	Ny veg
Fv 155	Vassnes-Kolbeinsvik	Aug. 87	87	Forsterkning
Fv 307	Tvinne-Palmafoss	Aug. 87	87	Forsterkning
Fv 121	Nortvedtgrend	Høst 87	88	Utbetring
Fv 219	Veg til Ramsøy	Des 87	88	Nyanlegg i samband med massar frå Sture/Mongstad
Fv 225	Veg til Turøy	Apr. 87	88	Nyanlegg i samband med massar frå Sture/Mongstad
Fv 410	Veg til Toska	Apr. 87	88	Nyanlegg
Fv 422	Veg til øyane i Austrheim	Aug. 87	88	Nyanlegg
Fv 101	Sekse-Hovland	Apr. 87	87	Trafikksikring

Den nye front-...

Fra foregående side

feilfritt i en halv time. Individuell modning og holdning til trafikken er svært forskjellig hos elevene, og kanskje dette er vurderinger som også burde være med under førerprøven, sier Sætervik.

Ut på veiene

— Vi holder også på med et pro-

sjekt med utvidet landeveiskjøring, i samarbeid med kjøreskolene, og vi har også en del andre interessante prosjekter på gang for å øke trafikksikkerheten på veiene. Vi ser det som en service overfor publikum, det å være til stede, skjerpe kravene overfor oss selv og bilførerene, være streng når det trengs. Vi har nå fått seks nye stillinger til Biltilsynet i Bergen, og vil gjerne bruke disse stillingene til flere utekontroller. Ikke fordi vi så gjerne vil dra

skiltene av bilene til folk, men fordi vi ser på det som en service overfor majoriteten av trafikanter, både gående og kjørende, som opptrer hensynsfullt og korrekt i trafikken. De som ikke gjør det, skal få merke at vi er blitt flere. Etter mange år som tapere i et kappløp med tiden, vil de nye stillingene endelig få oss over på offensiven igjen. Og det er en situasjon som vi skal vite å utnytte, sier den nye stasjonssjefen med stor overbevisning.

Kjøring med for...

Fra side 10

Tunnellen skjer dette til stadighet. Jeg har nettopp fått melding om at gangbroen ved Lagunen har blitt påkjørt på nytt. Ellers er det skader på gangbroene i Birkelandskrysset, på Sandsli, Storetveit, Bjørndalskrysset, Olsvik, Askøy, kort sagt, overalt. Broene er ikke konstruert for å tåle påkjørsel fra vogntog som kommer kjørende i 60-80 kilometer i timen, sier vegmester Kråkenes.

Hva koster det?

Odda vegstasjon:

Ca. kr. 350.000 årlig. Skader på vannsikringssystemer — aluminiums platehvelv i tak og vegger — lamper, ventilasjonsanlegg, galge nedkjørt utallige ganger og kondemnert i 1986.

Voss vegstasjon:

Ca. kr. 200.000 årlig. Skader på vannsikringssystemer aluminiumsplater og etaform isolasjonsmaterieil. Skader på stålband til montering av isolasjonsmaterieilet, stålband blir revet fra taket og henger ned til fare for de neste trafikantene.

Gjervik vegstasjon, Nordhordland:

Mindre skader på vannsikringsanlegg. En enkeltskade i 1984 beløp seg til 180.000 kr.

Stord vegstasjon:

Gangbro påkjørt og skadet for tre år siden. metallrister i bunnen ble revet av. Broen midlertidig stengt, reparasjon kr. 25.000. Skiltportal på Sandvikvåg revet ned i fjor, reparasjon kr. 30.000.

Hop vegstasjon, Bergen:

Skader på installasjoner, portaler, lamper, vifter, gangbroer, skilt etc. ca 700.000 i årlig gjennomsnitt Ikke medregnet utgifter til utbedring av betongarbeider



Hva kan gjøres?

Leder for vegbruksseksjonen, Lars Juvik, sier til Veg i Vest at flere løsninger har vært diskutert, men at ett enkelt virkemiddel ikke er nok; det må en kombinasjon av tiltak til for å bote på problemene.

— For å prøve å komme høydeproblemene til livs i forbindelse med tunneller og gangbroer etc., har vi fått utviklet en ny type hindermarkeringer som henges opp over kjørebanelen. Selve hindermarkeringen er fjærbelastet slik at den vil gi etter ved kraftig trykk fra høye transportere. Hvis kjøretøyet passerer, vil markeringen gå tilbake til utgangsposisjonen. Poenget er at kjøretøy som ikke kjenner sin egen høyde eller prøver seg, skal få et skikkelig varsel om at de er for høye. En slik hindermarkering skal vi nå teste ved Eidsvågtunnelen i Bergen, sier Juvik.

Et annet virkemiddel som har vært mye omdiskutert er å innføre en generell høydegrensning.

Vegvesenet har nå rettet en henvendelse til Vegdirektoratet, hvor det blir foreslått en generell høydegrensning på 4,5 meter for hele landet. Men en slik ordning kan vegvesenet eller politiet gi dispensasjon for høye maskintransporter som ikke har andre muligheter til å komme seg frem, og dirigere trafikken når slike transportere må ta seg frem f.eks. i midten av en tunnel. Der hvor det er andre muligheter kan en bistå med råd og veiledning om lasting og omkjøringsveier.

Vi gjør nå hva vi kan for å redusere dette ulykkespotensialet. En ny regel vil medføre adskillig ekstra arbeid, men både ekstraarbeid og eventuelle nye stillinger kan fullt ut forsvares med de økonomiske tap vi i dag har på grunn av denne kjøringen. Og ikke minst av hensyn til trafikksikkerheten er dette et nytt arbeidsområde som Vegvesenet i Hordaland er beredt til å ta på seg

MASSEKORSBÅND

VEGD BIBLIOTEKET

PB 8109 DEP
1010 OSLO 1

RETURADRESSE:

Hordaland vegkontor
Postboks 3645
5033 Fyllingsdalen

NESTE NUMMER KJEM 15/9

