



VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN I HORDALAND



NR. 4 - 15. DESEMBER 1987 - ÅRGANG 11



Nr. 4 - 1987
Årgang 11

REDAKTØR:
Ragnhild Øverland Arnesen

REDAKSJONSRAÐ:
Josef Martinsen
Oddbjørn Lynghammer
Per S. Myhren
Finn Guldbrandsøy
Carlo Jacobsen
Helge Haukeland

Opplag: 2.500

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

Framsdebilet:
Ordførar Henrik J. Lisæth
føretek den offisielle åpninga av
tube 1 i Fløyfjellstunnelane.
(Foto: Erling Grønisdal)

Baksdebilet:
Frå rv. 14 ved Valevåg.
(Foto: Thorstein Haugen)

Redaksjonelt arbeid:
Publicity Vest

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

Ettertrykk av illustrasjonar
er ikkje tillatt utan
samtykke frå Hordaland
Vegkontor

Redaktøren har ordet

Flere blir drepne på Hordalandsvegane i år enn i fjor. Pr. 1/12 har 25 mist livet i tafikken her i fylket, mot 20 i heile 1986. Det er statistisk sett trafikkfårlege veker som står att for den dystre rekneskapen kan gjerast opp.

Ekstra triste er tala for Hordaland når vi samanliknar med ulukkesstatistikken for heile landet. Dei 10 første månadene i år har talet på trafikkdrepne i Norge gått ned med 51 personar.

Vegane i Hordaland blir betre, som elles i landet. Farten aukar. Diverre aukar ikkje aktsemda mellom trafikantane tilsvarande, ser det ut for.

Skal vi i større grad kunne kjempa mot denne uheldige utviklinga, må innsatsen i trafikktryggleiksarbeidet aukast. Haldningane er ikkje gode nok. Både blant bilførarar, motorsyklistar og fotgjengarar må det skapast betre forståing for tiltak som gjer det tryggare å ferdast på vegane våre.

Vi har alle eit ansvar i dette arbeidet.

Med denne utgåva av Veg i Vest har vi halde lovnaden om 4 nr. også i 1987. Vi vedgår at bladet, av ulike årsaker ikkje har kome ut til rett tid dette året, og vonar at dette skal bli betre i 1988.

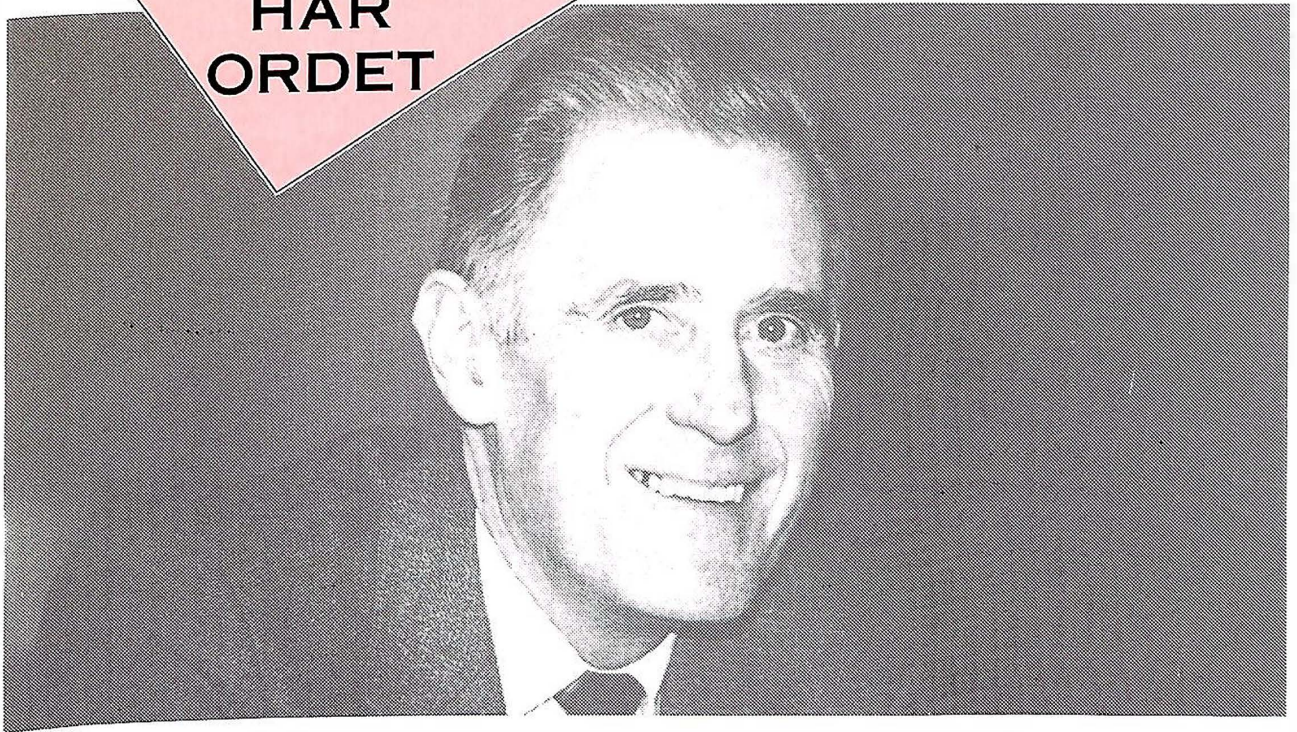
Red.

INNHALD

	Side
Kyststamvegen kan gje femdobling.....	4
Statsløyvingane sviktar vestlandsvegane.....	6
Eit liv på vegen.....	8
Gode resultat av maskinprosjektet.....	10
Oversikt over veganlegg i søndre distrikt.....	12
Vi har ikkje fasitsvaret for trekantensamarbeidet.....	14
Åkrafjordvegen.....	16
Fornyng av Christiesgate i Bergen.....	18
Rapport frå USA-turen til Drageset og Eggen.....	20
Mopedførarkurs - populært valfag i skulen.....	22
Intervju med første kanadiske vegingeniøren.....	24
Oppgradering av oppsynsmannsstillingane.....	26
God informasjon i Etne.....	29

VEGSJEFEN

**HAR
ORDET**



Det nye vegvesenet

Regjeringa har utarbeidd eit program om betre service og best mogleg utnytting av staten sine ressursar.

For å nå desse måla skal den enkelte etat få ei friare stilling, samtidig med at den politiske styringa mot hovudmåla skal bli betre. Alt vårt arbeid skal bli meir målretta enn tidlegare, og vi skal betre enn før dokumentera om måla er nådd eller ikkje.

Nye idear vinn fram

Enkelte vil kanskje meine at dette har vi høyrte før, utan at det har skjedd nokon revolusjon.

Likevel føler eg at det no er ein sterk polistisk vilje til nytenking og eit ønskje om at alle statstilsette skal få høve til å vera med og forma sin eigen arbeidssituasjon slik at vi kan arbeide mest mogleg effektivt og målretta, brytningstid, der nye forslag og idéar har lettare for å vinna fram og ikkje bli avvist. Det er no mogleg i mange høve å få prøvd nye ting i mindre målestokk for å sjå korleis det fungerer. Det er nok å nemne dei nye vedlikehaldsområda i Hordaland og det nye maskinopplegget som vi ventar oss mykje av.

Betre styring

Økonomistyringsprosjektet har alt gitt fordeler, men vil dei neste to åra også gi oss nye utfordringar. Eg føler meg overtydd om at med det arbeidet som er igang, vil vi makte å lage ein enkel, oversiktleg handlingsplan. Med utprøving, og kanskje litt feiling, vil vi truleg koma fram til eit enkelt

og tenleg oppfølgingssystem. Målet må vere at vi ved inngangen til neste vegplanperiode 1990-93 har et gjennomprøvd styringssystem, slik at vi klart kan dokumentere resultatene våre.

Blir høyrte

Biltilsynet vil alt neste år få tilført nye ressursar, og kan kome ut på vegen oftare enn før. Alle er samde i at biltilsynet si hovedoppgåve er trafikkisikring. Likevel nyttar biltilsynet ein stor del av sin arbeidskapasitet på reine avgiftssaker, som i alle høve ikkje har noko med trafikkisikring å gjera. Også på dette området ser det no ut for at vi blir høyrte, slik at biltilsynet kan få konsentrere seg om sine eigentlege oppgåver. Når vi ser på ulykkesstatistikken for inneverande år, så ser vi at det trengs.

Takk for innsatsen

Ser vi på året som snart er gått, er det grunn til å vere nøgd med dei måla vi har nådd. Trass stor trafikkauke, har trafikkavviklinga gått bra, bortsett frå i rush-tida på eit par av innfartsårene. Nye veg- og tunnelarsellar er tatt i bruk, og Bergen sentrum har alt fått merka nytten av dei nye omkjøringsvegane.

Trass i ein streng vinter i låglandet, kjem vi ut med vedlikehaldsbudsjetta utan overskriddingar. Det er frå politisk hald no gjeva grønt lys for dei to store bruprosjekta Salhusbrua og Askøybrua. Eg er overtydd om at eg har alle i vegetaten med meg når eg seier at vi gler oss til å ta fatt på 1988. Men først skal vi feire jul. GOD JUL!

Vegfast fjordkryssing til avløyning av dagens ferjesamband nord og sør for Stord, kan gje ei femdobling av trafikkpotensialet. Biletet er frå Valevåg.



KAN GJE FEMDOBLING AV TRAFIKKTALA

Kor mykje vil trafikken auka med ein ferjefri kyststamveg gjennom vestlandsfylka? Svaret har ingen i dag, men freistnader på å spå dukkar etterkvart fram. Såleis har Asplan i Stavanger utarbeidd ei grafisk framstilling over trafikkpotensialet. Dei tek føre seg årsdøgntrafikk og folketal i byar og tettstader langs kysten frå Stavanger til Trondheim. Ut frå stoda i dag på E18 mellom Drammen og Flekkefjord, har ein kome fram til ei utrekning over potensialet for ein ferjefri kyst-

stamveg på Vestlandet. Interessant er det at ein mellom anna opererer med ei femdobling av trafikken med vegfast fjordkryssing nord og sør for Stord.

Prosjektleiar Olav Hauge hjå Asplan i Stavanger strekar under at framstillinga ikkje er nokon prognose. Men den gjev det nivå trafikken i dag kunne hatt, dersom kyststamvegen hadde vore ferjefri. Han meiner at oppstillinga er endå ei stadfesteing av dagens ferjestatistikk gjev svært konservative tal, som ikkje er noko veligna grunnlag for ei vudering av realismen i kyststamvegen.

Drammen-Flekkfjord

Kva hadde aktivitetsnivået vore på Vestlandet utan ferjer? Kyststamvegutvalet har stilt spørsmålet. Utan dei hindringane som fjordkryssingar med ferje fører med seg, er det rimeleg å tru at trafikkstrukturen på Vestlandet hadde vore tilnærma som på Austlandet og Sørlandet.

Med dette som utgangspunkt har Asplan studert trafikkstrukturen langs E18 frå Drammen til Flekkefjord, for å finna karakteristiske tilhøve mellom trafikkmengde, avstand og folketal. Statistikk syner at det er ein klar samanheng mellom trafikkmengde og folketal langs E18.

Vidare er trafikkmengde halde saman med avstand frå bysentra og folketal i området. For kvart byområde



- Kyststamvegen vil gje ein vesentleg aktivitetsauke på Vestlandet, seier prosjektleiar Olav Hauge hjå Asplan i Stavanger.

er dette tilhøvet rekna ut og framstilt grafisk.

Utrekningar for E18 er nytta som grunnlag for å sjå på potensielle trafikkmengder langs kyststamvegen.

Aukar med 150 prosent

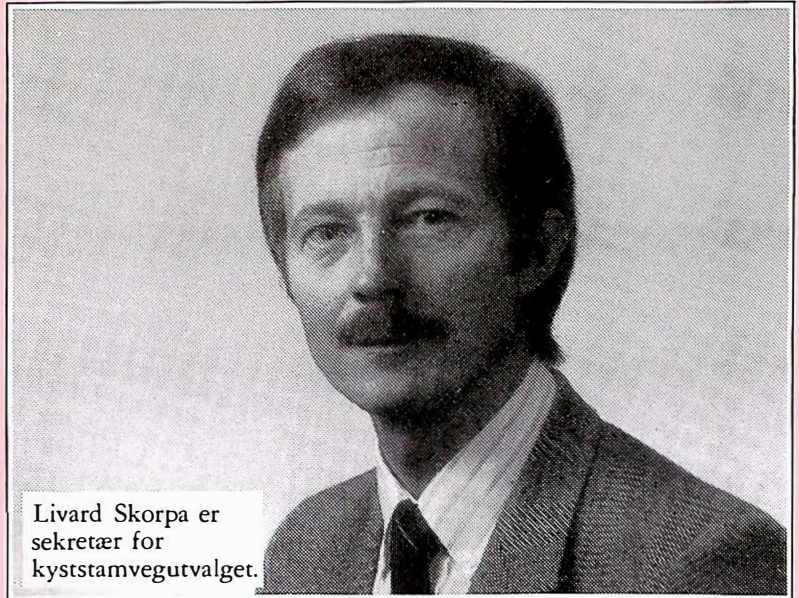
Resultatet ein har kome fram til er dette:

I høve til stoda i dag ville trafikkmengda på ein ferjefri kyststamveg i gjennomsnitt ha vore 150 prosent høgare. Fjordkryssingar vil til dels ha vesentleg høgare trafikk enn dette.

Ser vi på detaljar i materialet finn vi at dagens trafikksituasjon mellom Bergen og Stord har ein årsdøgntrafikk på 1.000 køyrety, medan potensialet med landfast vegsamband gjev kring 5.000 køyrety pr. døgn. Det same tilhøvet gjeld for fjordkryssingar mellom Stord og Haugesund.

Hovudkonklusjonen av tala er uansett at ein ferjefri kyststamveg vil gje ein vesentleg auke i aktiviteten på Vestlandet.

Sannsynlege Hordaland-løyvingar 1990-93:



Livard Skorpa er sekretær for kyststamvegutvalget.

Knappe milliarden til kyststamvegen

I framlegget til revisjon av Norsk Vegplan for perioden 1990-93 vil det venteleg bli sett av investeringar for kring 980 millionar kr. til nybygging langs kyststamvegen. I løpet av perioden vil eksisterande veg, som inngår i kyststamvegen gjennom Hordaland, vere utbetra til rimeleg bra standard, sa sekretæren for kyststamvegutvalet, overing. Livard Skorpa, Statens vegvesen Rogaland, under eit kyststamvegseminar i Oslo.

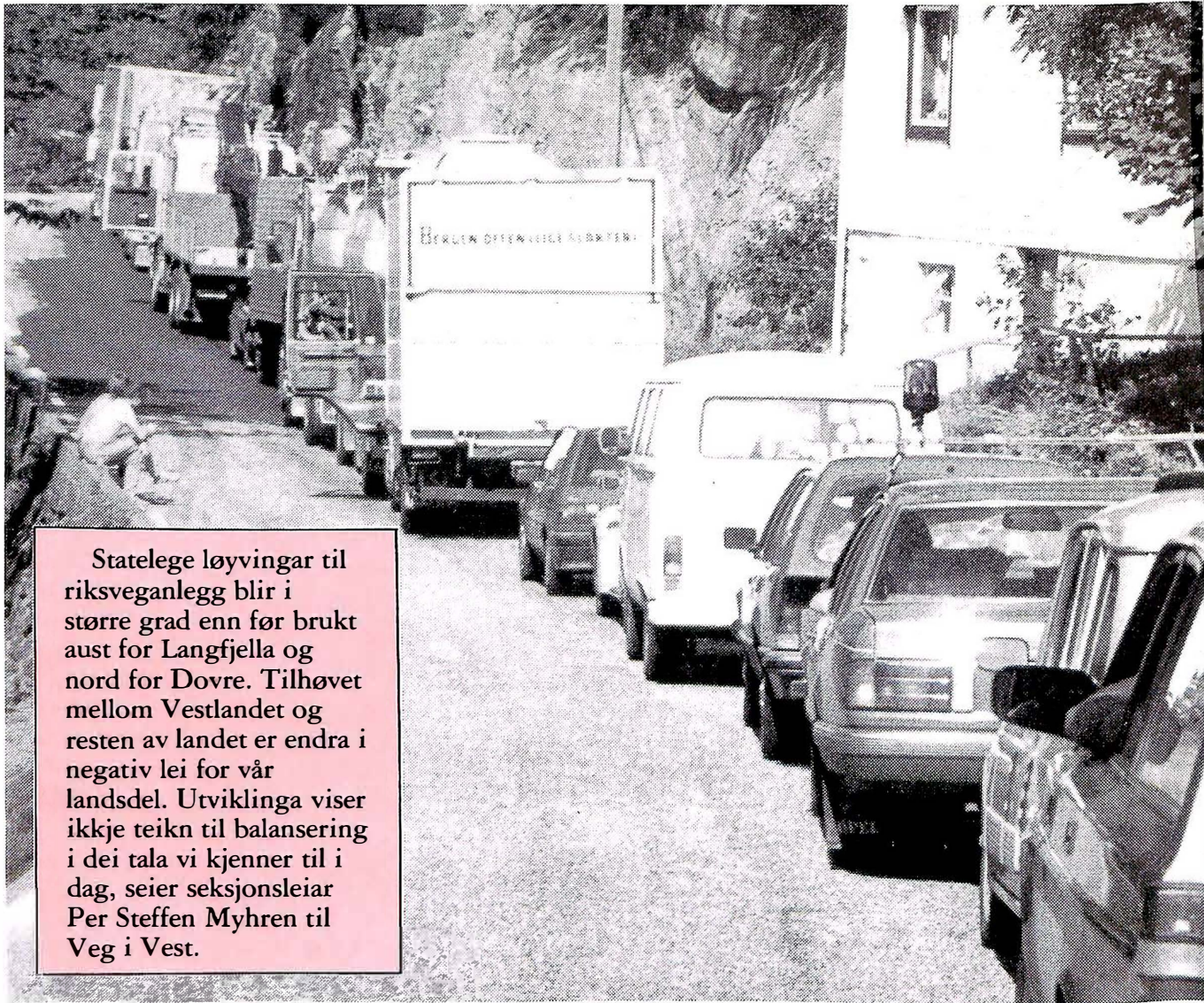
Av store einskildprosjekt i Hordaland i perioden, trekte han fram ny veg frå Rogaland grense mot Valevåg (45 mill.), tiltak på Bergens-halvøya (380 mill.), bygging av Salhusbrua (460 mill.) og utbedring Romarheim-Matre (50 mill.) ved bygging av ny veg Storvatn-Matre.

Mest bompengar

Av dei samla investeringane på kyststamveglinja gjennom Hordaland i perioden 1990-93, vil 700 mill. kr. truleg bli henta frå

trafikanter gjennom bompenggeinnkrevjing. Dette gjeld fylgjande prosjekt: Os-Bergen, bompengeringen i Bergen og bru over Salhusfjorden.

I ein oversikt over sannsynlege kyststamveginvesteringar i Hordaland neste vegplanperiode, vert det vist til ein post på 15 mill. for rv. 14 over Stord, 230 mill. Os-Bergen og 150 mill. gjennom Bergen. På strekninga Knarvik-Eikanger vil det truleg bli brukt 25 mill. kr. i neste vegplanperiode.



Statelege løyvingar til riksvegane blir i større grad enn før brukt aust for Langfjella og nord for Dovre. Tilhøvet mellom Vestlandet og resten av landet er endra i negativ lei for vår landsdel. Utviklinga viser ikkje teikn til balansering i dei tala vi kjenner til i dag, seier seksjonsleiar Per Steffen Myhren til Veg i Vest.

Statsløyvingane dreier bort frå vestlandsvegane

Han kan dokumentera at Vestlandet kjem skeivt ut av ei slik samanlikning. I høve til 1987 låg riksvegsløyvingane til Vestlandet 30-40 prosent høgare i 1979.

Ekstrainsats i nord og aust

Relativt sett er utviklinga i vest

klart dårlegare enn for resten av landet. Dette blir ikkje endra i vegplanperioden 1990-93, ifølge Vegdirektoratet sine rammor.

- Kva er årsaka til dette?

- Truleg ligg forklaringa i det ekstraordinære vegprogrammet på 1 mil-

liard kroner dei nordlegaste fylka fekk i samband med handsaminga av videreføring av Nordlandsbana. Ekstraordinære statsløyvingar til Oslo og Akershus har hatt same effekten, seier Myhren.

- Kor store tal snakkar vi om?

- Inneverande vegplanperiode gjev



ein svikt på kring 10 prosent, eller omlag 300 mill. kr. for Rogaland, Hordaland, Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal tilsaman.

Bompengar

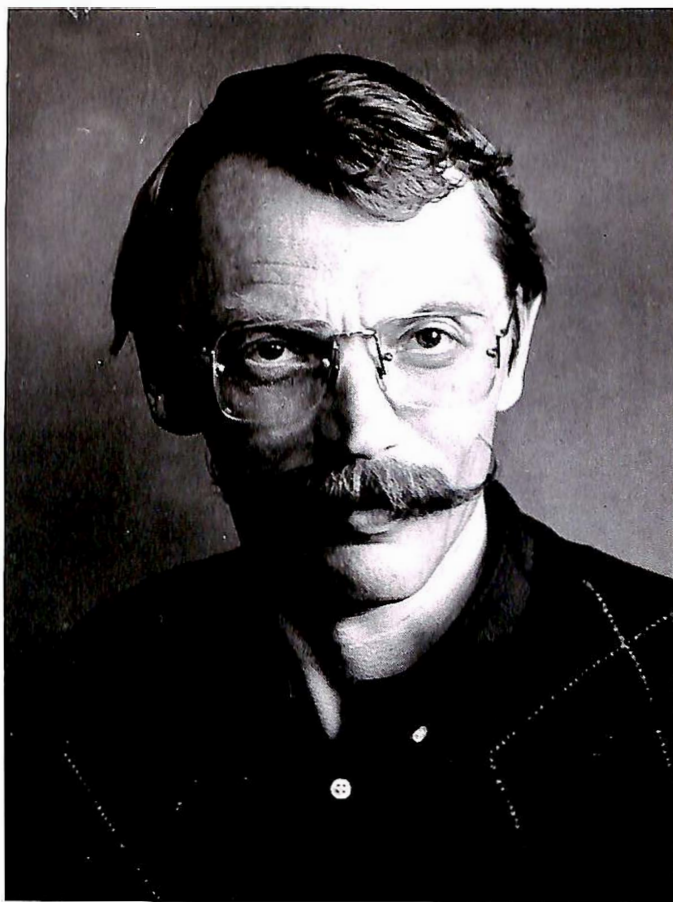
- Trass i lågare stateleg løyvingar aukar omfanget i vegbygginga på Vestlandet?

- Eigeninnsatsen har gjeve auke i vegbygginga på Vestlandet. Dette kan illustrerast med at Vestlandet sin del av landets samla forskotteringar ligg på omlag 60 prosent.

I fjor vart det kravd inn brutto 215 mill. kr. i bompengar her i landet. Av

Heile 45 prosent av riksvegnettet på Vestlandet er einfeltvegar, seier seksjonsleiar Per Steffen Myhren.

Europavegkvardagen i Hordaland. Sommarmotiv frå E68 mellom Steinstø og Fykkesund bru i Kvam. (Foto: Åsmund Soldal)



dette var 120 mill. (55 prosent) på Vestlandet. Hordaland hadde åleine 90 av dei 120 vestlandsmillionane.

Ein oversikt over igangverande og vedtekne bompengeprojekt viser ei investering på 5,3 milliarder kr., 51 prosent av dette fell på Vestlandet.

For å summera: Landsdelen i vest har med andre ord 60 prosent av forskotteringane, 55 prosent av innbetalte bompengar og 51 prosent av vedtekne bompengeprojekt. Av riksveg-løyvingar får Vestlandet likevel berre 28 prosent, seier Myhren, som har ei innholdsrik liste av argument for at Vestlandet treng ei heilt anna utvikling når det gjeld vegløyvingar frå staten.

Ferjekøar, ras og smale stamvegar

- Vestlandet har nesten 75 prosent av ferjetrafikken her i landet. Ola og Kari Vestlending har 30 ferjeturar i gjennomsnitt pr. år, medan slektnin-gane deira ellers i landet berre har tre

slike turar i året. Utlegga til all denne reiseverksemda over fjordane våre er 1.300 kr. året for vestlendingen, medan gjennomsnittet for resten av landet er 150 kr.

Sjølv om Vestlandet har 75 prosent av ferjetrafikken, blir berre halvparten av den statelege ferjestøtten på 400 mill. kr. i året, tildelt ferjedrifta på Vestlandet.

- Dessuten, seier Myhren, er det farligare å vera vegfarande på Vestlandet enn ellers i landet. 45 prosent av vegane i vest en mindre enn 6 meter breie (einfeltvegar). Dette gjeld m.a. store delar av stamvegnettet. Berre 20 prosent av vegane ellers i landet er så smale.

- Og då har vi ikkje nemnd rasfare og veglause grender. Heller ikkje at store delar av Vestlandet er utestengd frå omverda når siste ferja har gått om kvelden.

Vi manglar iallfall ikkje argument når diskusjonen om rullering av Norsk Vegplan 1990-93 skal førast, konkluderar Per Steffen Myhren i denne samtalen med Veg i Vest.



«Dei siste grusvegane vi hadde var berre farandes på i overskya ver. Var det frost fekk me telehiv, var det regn fekk me rein skjær graut, og var det sol og fint ver vart det straks støvplager. Og med all den trafikken som det etter kvart vart, så var det ikkje fritt for svære slaghol heller.»

EIT LIV PÅ VEGEN

Av Rigmor Skauge Haaland

Det er den «nye» pensjonisten, 63-åringen Hjalmar Nesse frå Seim som sit og filosoferar over tilværet som vedlikehaldsmann i Hordaland vegvesen gjennom nesten 40 år. Dei siste 20 åra har han hatt lastebil og køyrd grus og stein, men til å byrja med var det langt enklare ting dei hadde å bala med.

Lite mekanikk

- Eg var flink til å balansera ein trillebår. Men det var ikkje særleg moro å stå med minebor og feisel ein heil dag. Anten ein held mineboren eller ein svinga feiselen kjende ein seg både skeiv i ryggen og skeiv i augene når dagen var omme. Men

du veit det var konservative ingeniørar på Vegkontoret i byrjinga av 50-åra. Det var ikkje mykje mekanikk å sjå ute på vegane. Eg minnest første gongen eg såg ein dumpar som var leigd til å få vekk steinmassar med. Eg kunne ikkje anna enn ropa over meg kor lett steinen vart trille utfor skråninga. Men oppsynsmannen var kjapp i replikken: «Det vart ikkje mykje pengar i portemoneane våre tå slikt...»

Løfta 200 kg

Det vart ein annan tid då det vart generasjonsskifte på Vegkontoret. Dei unge ingeniørane ville ha arbeidet unna. Men jammen var det mykje «slavearbeid» som måtte gje-



Hjalmar Nesse tykkjer det er greitt å vera pensjonist. Her sit han i godstolen med dei synlege minne frå tida i vegvesenet: Ein krystallvase frå Vegkontoret og ei fin skål frå arbeidskameratane.
Foto: Rigmor Haaland

rast då og. Me strøydde for hand, me reinska stikkrenne for hand. Og når støvet gjorde seg gjeldande hadde me 200 kilos fat med klorkalsium som måtte opp på lasteplanet. Eg skal seia deg at Husmorlaget hadde ikkje kome inn i biletet den tida med sitt krav om 40-kilos sekker...

Ståplass til klinikken

I 1953 fekk eg den første motorhøvelen som var i bruk på vegane i Norhordland. Den henta eg i Asane. Eg veit eg tenkte då eg køyrde med han til Steinestø at me hadde trass

alt betre veg på hi sida hjå oss. Me kunne då køyra utanom slaghola i det minste...

Ellers hadde ikkje kona det serleg komfortabelt ein gong eg skulle køyra henne til Kvinneklubben då ho skulle ha eit av dei seks borna våre. Eg hadde ein liten Folkevegnbuss, og tru meg eller ei, kjerringa sto i bussen, ho greidde ikkje sitja, endå eg nesten lista meg fram mellom alle hola....

Kampen mot vinteren

Me bygde oss hus her på Seim i 1960. Huset sette eg opp i nærleiken av Furubergstunnelen der arbeidsgjengen hadde møtestaden vår kvar morgon. Eg ville ha kortast mogeleg veg til jobben. Folk var byrja bygga i Knarvik då, men eg såg meg ikkje syn med å sykla der frå i all slags ver. Kven kunne tenkje seg at bil etter kvart skulle koma på kvart hus?

Den travlaste tida eg har vore med på, var vinteren 1955, då det kom så uhorveleg mykje snø. Den eine etter den andre av vedlikehaldsfolka gav opp, så mange vegar var stengde. Han far var vegvaktar her i Seim og Alversund. Eg fekk han til å ringa Alversund og Manger Dampbåtlag og få dei til å rekvirera lastebil. Då det var ordna, hadde ikkje bilen plogfeste. Me måtte til Høyland og få han Alfred ut ein sein lørdagskveld. Men sanneleg greidde me halde vegen Isdalstø-Erhaugane open, og me var dei einaste som ikkje gav oss.

Grensetrefningar

Hjalmar Nesse fortel frå «minneboka si» med eit eige glimt i auga, og det er ikkje vanskeleg å verta dregen med i det han minnast. Kven av oss har ikkje dei smale bygdevegane i minnet? Og kven hugsar ikkje kor eitrande sinna mange grunneigarar kunne vera dersom folk frå vegstellet kom nokre sentimeter utanfor vegen når dei til dømes dreiv og skrapa? Han Hjalmar hadde mangt eit hissig ordskifte med slike folk, men når temperaturen vart normal att hjå alle parter, var snart usemja lagt til sides. Men det var ikkje enkelt på dei gamle grusvegane som hadde det med å siga ut. Ofte måtte dei nesten leita etter stikkrennene,

og ofte måtte dei reparera desse, det var ikkje enkelt å få pengar til røyr. Og vedlikehaldsfolka måtte vita at vegen skulle vera 3,75 meter medrekna grøfta....

Spa med sete

Ellers fekk karane på vegarbeid ofte høyra vitsar hjå forbigasserande. Dei sto lagleg til for hogg når godtfolk tykte dei hadde vore lenge nok på ein vegstubbe. Hjalmar likte å koma folk i forkjøpet, så den handelsreisane som rulla ned vidauge misste poenget sitt då Hjalmar bad om å få kjøpa ein spa hjå han, men det måtte vera ein med sete på.

Elles meiner Hjalmar at det var ikkje så lett å ta seg serleg lange pauser i arbeidet. Vedlikehaldsfolka hadde ikkje brakkar, så dei måtte ty inn i lør og uthus, eller under tre som sto lagleg til. Og då kunne det verta i kaldaste laget for karar som hadde jobba seg godt sveitt på førehand. For Hjalmar strekar sterkt under at dei som jobbar i Vegvesenet kan det dei steller med. Han har ikkje opplevd mykje unnasluntring i sine år på vegen, og har det skjedd at folk ikkje dugde, så fekk dei sparken. Men det var helst folk som jobba på «sysselsetjing.»

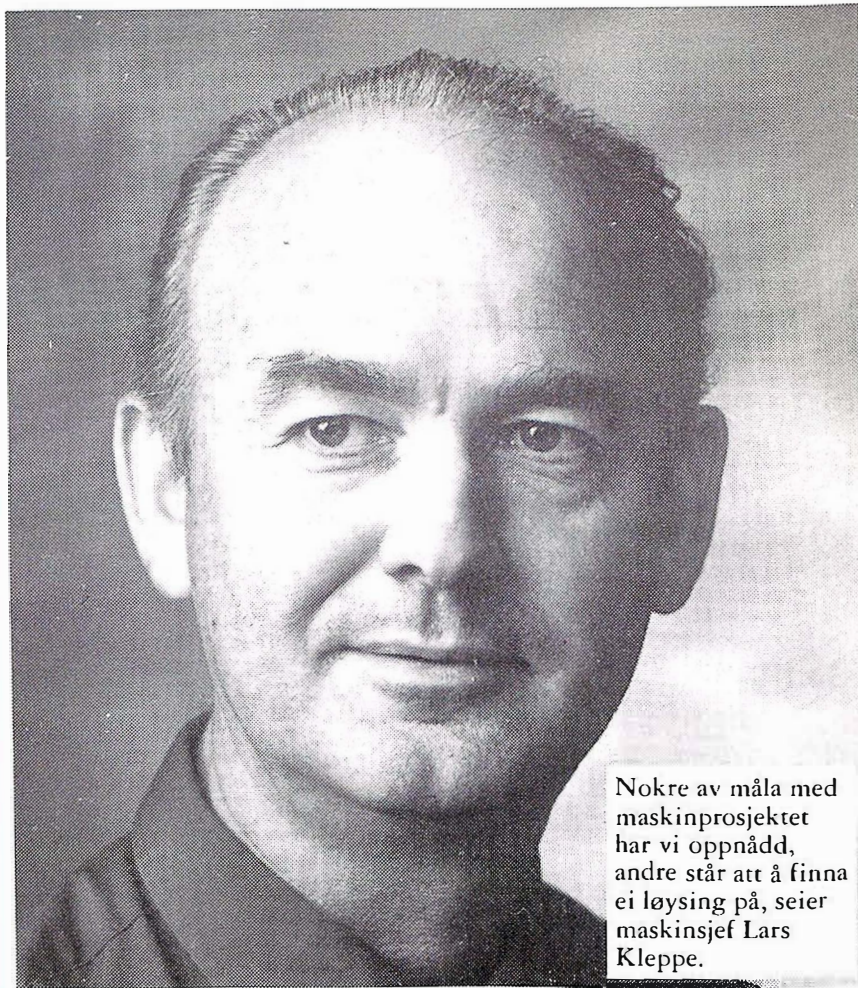
Etterspurd husbyggjar

Det kjennest både i armer, bein og rygg at ein har teke mange tunge tak gjennom livet, seier Hjalmar. Han har ingen ting i mot å få rolegare dagar. Ellers har han ikkje hatt problem med å få tida til å gå. Han har born som bygger hus, og i den samanhengen er far svært etterspurd.

Når husabygginga er over, har Hjalmar tru på at det skal verta råd med å finna titrøyte likevel. Han har ikkje lyst å gå i vegen for kona heime i stova. Når han sit seg ned i godstolen, kan han sjå dei synlege minna om tida ved Hordaland vegvesen: Ein stasleg krystallvase med inskripsjon frå Vegkontoret, og ei fin skål med inskripsjon frå arbeidskameratar. Og så kan han og kona minnast turen som vart skipa for dei nye pensjonistane no nysst.

«Det var eit fint tiltak som Vegkontoret godt kan gjera fleire gonger» er Hjalmar Nesse sin kommentar.

Prøveåret med «Prosjekt Maskin» nærmar seg slutten. Drifta av maskinavdelinga har vore lagt under eit økonomisk ansvarsprinsipp, med eit ansvarleg styre. Eg tykkjer vi er komne rimeleg bra ut av dette, seier maskinsjef Lars Kleppe til Veg i Vest. Vi er i mål på nokre område. Men heilt vesentleg for ei økonomisk maskinforvaltning i framtida er innføring av heilt nye budsjettrutiner, med ei finansieringsordning for investeringar som set oss i stand til å tevle med privat maskindrift.



Nokre av måla med maskinprosjektet har vi oppnådd, andre står att å finna ei løysing på, seier maskinsjef Lars Kleppe.

GODE RESULTAT AV MASKINPROSJEKTET

Omlegging av budsjettrutiner avgjerande for ei økonomisk drift

Vi har nådd målet vårt om eit formalisert og effektivt samarbeid mellom avdelingane. Styret er leia av driftssjefen, og består elles av anleggssjef, vedlikehaldsjef og maskinsjef. Dette organet markerer eit sams ansvar for maskinforvaltninga.

Konkurransedyktig

Hovudmålet for arbeidet til styret, er å få ei maksimal utnytting av maskinparken - til så låge kostnader som mogleg. Våre eigne maskiner skal vera konkurransedyktig med dei private i pris.

Storleiken og samansettinga av maskinparken skal vere eit resultat av eit tett samarbeid mellom maskinavdelinga og brukaravdelingane.

på grunnlag av den trongen brukaravdelingane har til kvar tid.

Delegering

Ein viktig del av prosjektet er å få meir ut av personellressursane våre. Dette kan skje gjennom delegering av avgjerder. Delegert målretta leiding er, - saman med ei betre opplæring av mannskapa, ein nøkkel til ei betre utvikling her, seier Kleppe.

Vi har delt oppgåvene våre i mindre målområde, og legg vekt på målsettingsdiskusjonar ute på verkstaden og på lagsmøte. Vi har t.d. stilt ein viss sum til disposisjon til investeringar i nytt utstyr til verkstaden. Avgjerda om korleis desse midlane skulle nytast vart delegert til dei tilsette på verkstaden, med målsetting å gje eit best mogleg re-

sultat for ei økonomisk drift av maskinparken.

Kortsiktig planlegging må bli betre

- Er ein nøgd med planlegginga av maskindriften?

- Avdelinga set opp ein årleg disposisjonsplan, som er noko grovmaska. Målsettinga er å kome fram til meir handterlege korttidsplanar. Her står enno mykje att å gjera. Men vi er på veg også her.

Vi er i gang med å få ei betre planlegging på oppsynsmannsida. Frå 1. desember i år vert det gjennomført ei endring av arbeids- og ansvarsfordelinga i organisasjonen vår, tilpassa det gjeldane målstyringsprinsippet.



- Kva ligg i denne endringa?

- Maskinoppsynsmennene har ansvaret for vegvesenet sine maskiner innan sitt distrikt, både når det gjeld økonomi og sjølve drifta (Det blir inga endring i distriktsinndelinga).

Grunnlaget for maskinoppsynsmennene sitt arbeid skal vera maskindisponeringsplanen og driftsbudsjetta.

Vesentleg er det at maskinoppsynsmennene no skal arbeida ut driftplanar for kvart kvartal. Desse skal syna planlagt utnytting, inntekter og utgifter for maskinene i distriktet.

Vidare skal maskinoppsynsmennene ha ansvaret for utarbeiding av plantal og økonomistyring av verkstadene. Det er likevel ein føresetnad at leiinga av desse vert delegert til verkstadsformenn, så langt råd er.

Driftsresultata for maskinene skal rapporterast på oppsynsmannsmøte, og dette gjev grunnlag for kvartalrapportar.

I gal lei

- Kva er hovudproblemet som står att å løyse for å få ei maskinforvaltning som er på høgde med privat drift?

- Dagens budsjettrutiner står i veien for ei god løysing av maskinforvaltninga. I dag er det i røynda Stortinget som avgjer kva vegvesenet kan investera i maskindriftra Budsjettframlegget for 1988 er og dyster lesnad.

Vegvesenet ønskjer at meir forretningsmessige tankar skal leggjast til grunn for maskindriftra. Vi er alt i dag konkurransedyktige på ein del felt. Men dagens budsjett- og finansieringssituasjon fører i gal lei, og gjev oss ein stadig reduksjon i maskinparken. Til slutt sit vi att med ei gamal og dyr maskinpark. Då kan vi ikkje lenger løyse dei oppgåvene vi er pålagt.

Nye budsjettrutiner fyrst i 1990

Vegdirektoratet har no utarbeidd framlegg til eit nytt budsjetterings-

Økonomisering av maskin- og bilparken er nødvendig for å syna at vegvesenet er konkurransedyktig.

system. Prinsippet gjev ei tilpassing til den stoda dei private maskinhalderane er i. Det vert opna for at vegvesenet kan ta opp lån til maskinkjøp og driftsbygningar frå ein sentral «maskinbank», der midlane er øyremerka maskinavdelinga.

Framlegget skal vidare til samferdsledepartementet og seinare til Stortinget. Med vanleg prosedyre for politisk handsaming av spørsmålet, tyder dette at vi tidlegast kan gjennomføra nyordninga frå 1990, seier Lars Kleppe til Veg i Vest.

Mykje tid har også gått med til opplæring av personell i samband med prøveprosjektet for ei betre maskinforvaltning siste året. Men ein har alt sett resultat av arbeidet. Det gjev inspirasjon til vidare innsats komande år. Siktemålet er å oppnå ei meir effektiv og økonomisk maskinforvaltning, til nytte for heile vegarbeidsdriftra.

Riksveg 14 mellom Valevåg og Rogaland grense vil ha høg tofelts standard når den er fullført til sommaren, nokre månader før tida. Då er to års anleggsdrift avslutta, og vi har fått ein 9,5 km lang veg med god standard gjennom Sveio, frå Valevåg til Barvågvatn. Bilturen frå ferjekaia på Valevåg til Haugesund by, kan gjerast på ein liten halvtimme, på 4 mil med god veg.

Ein utvida riksveg 14 gjev betre samband mellom Hordaland og Rogaland. Men som kjent emnar no rogalendingane på eit nytt og kortare ferjesamband over Boknafjorden. Når den undersjøiske tunnelen til Rennesøy og brusamband til Bokn står ferdig i 1993, vil ferjeturen over fjorden verta nedkorta frå 75 til 15 minutt. Då kjem hovudvegen nordover til Kårstø og vegen vidare vidare vil naturleg fylgja fylkesvegline frå Våg mot Fjon og Haukås.

Fjon-Haukås til 50 mill.

Og då er vi inne på Hordaland sitt vegbudsjett att. Fylkesvegen mellom Våg og Fjon er bygt. Frå Fjon og vidare til Haukås har fylkesvegen elendig standard. Planlegginga er i full gang for ei utbetring av den 7,3 km lange vegen. Prisen blir på kring 50 mill. kr.

Vegen vil utgjera ei hovudåre nordover til Valevåg når det nye sambandet over Boknafjorden er skipa. Men også for aust-vest sambandet lengst sør i Hordaland vil vegen Fjon-Haukås gje ei vesentlig innsparring. Sveio vil få ei innkotring av vegen austover mot Åkrafjorden på 25 km.

Høg tofelts standard Valevåg-Rogaland grense

Fjon-Haukås løyser ut framtidig riksvegline

Liaros-tunnelen

Neste tunnelprosjekt i søndre distrikt ligg i Samnanger. Liaros-tunnelen er det mange som ventar på. Til hausten 1988 tek anleggsarbeidet til. I startssesongen 1988 vert det vurdert å regulera trafikken forbi anleggsområdet ved einvegskøyring. Dette avdi det må vera ein viss flyt i trafikken gjennom rasområdet. Planen går ut på at ein skal sleppa trafikk gjennom den 500 meter lange Liaros-tunnelen påska 1989.

Tysse-tunnelen i same slengen

Prioriteringa mellom Liaros-tunnelen og tunnelløysing bak Tysse, har vore eit diskusjonsemne føre avgjerda i år. Det er klart at arbeidet med dei to nye tunnelane i Samnanger vil skje som eit samanhengande prosjekt. Ein går direkte vidare på Tyssetunnelen, og samla anleggstid er rekna til å bli to og eit halvt år, med ein samla kostnad på 60 mill. kr.

Tysse-tunnelen blir på 1.650 m, har innslag frå fjordsida på Gjerde, og kjem ut att i dagen eit stykke sør for Frøland, med ei 100 meter lang bru over Tysseelva.

Holmefjord-Ådland

Frå Samnanger er ikkje vegen lang til Holmefjord og Ådlandparsellane i Fusa. Desse bitane av riksveg 13 har venta lenge på ei utbetring. Dersom det blir reduksjonar i 1988-budsjettet står Holmefjordparsellen utsett til. Plangrunnlaget ligg klart, og det er rekna med ei løysing på grunnspørsmålet.

Tilsaman utgjer dei to parsellane 3,5 km med ny veg, til ein samla kostnad på 27 mill. kr. Det ideelle vil vera å ta dei to parasellane samstundes. Det er førebels berre ført opp løyving til Holmefjordparsellen, med 9 mill. Alternativet kan ve-

ra å venta med anleggstart til båe parsellane kan takast samstundes.

Utbetringar på Stord

Riksveg 14 over Stord vart betre framkomeleg då vegen til Skjersholmane vart opna i 1983. No står det att ein del parti lenger nord før heile vegen fram til Sandvikvåg er tofeltsveg.

Mellom Agdestein og Jektevik står det att nokre parti i det såkalla Uføro. Kostnaden med dette arbeidet ligg på 12-15 mill. kr.

Det er vidare tale om utbetring av 6,4 km veg frå Jektevik til Raunholm. For å få denne vegen utvida til 2-felts breidde, må det brukast kring 20 mill. kr. Totalt står det såleis att ei løyving på over 30 mill. før Stord har 2-feltsveg.

På Sandvikvåg vil det med det fyrste bli sett i verk arbeid med ombygging av den eine ferjelemmen, slik at båe «landingsplassane» på kaia kan ta imot 140-bilarsferja frå Halhjem.

Treng 100 mill. i Kvinnherad

Det er etter måten få trafikkulucker på rv. 13 gjennom Kvinnherad. Ser ein på den varierende vegstandarden mellom einfeltsveg og tofeltsveg, skulle ein tru at talet på uhell var høgare. Det er likevel trong for ein del gang- og sykkelvegar på fleire strekningar gjennom kommunen. Skal heile vegen utvidast til tofelts-standard er det trong for 100 mill. kr., noko det ikkje er plass til i dei to komande vegplanperiodane. Det er likevel von å få løyst nokre av sykkelveg-prosjekta i perioden.

Halsenøy-Kvinnherad

Halsenøy har utsikter til fastlandssamband med Kvinnherad. Vegkontort gjer framlegg om at rv. 544 følgjer ei ny fylling over Høylandssundet, til ein kostnad av kring



STATENS VEGVESEN
byggjer ny Rv14
mellom Bårvågvatn
og Valevåg 9.5 km
Anlegget ferdig
1 sept 1988

100 mill. kr. Alternativet er ein undersjøisk vegtunnel på 3,2 km, til ein pris på kring 130 mill. kr.

Det er ikkje sett av budsjettmidlar for denne vegen, og ein kostnad på 100 mill. kr. vil gje ein bompengetakst på 30 kr., som er på grensa av det ein kan tilrå.

Folgefonn-studiar

Planane om tunnel under Folgefonna er eit studium verd. Noko grunnlag for å rekne ut trafikkpotensialet har ein ikkje. Det som er i gang er ei undersøking av vegval for Jondal, Ullensvang, Odda, Kvinnherad, Stord og Fitjar. Ut frå dette vonar ein å laga ein modell som kan seia noko vetugt om kor stor trafikk ein kan venta gjennom den påtenkte tunnelen.

Heilt avgjerande for finansieringa er det at ein får 30 prosent av konsesjonskraftmidlane som fylkeskommunen rår over. Kvinnherad kommune har teke på seg å stilla garanti dersom bompenginntektene sviktar.

Ordsiftet om prioriteringa av denne tunnelen går vidare. Seinast

kom det eit vedtak frå Haugesund bystyre, som set Åkrafjordbrua framfor tunnelen. Men vegkontoret held seg til gjeldande politiske vedtak i den saka, og arbeidet med Åkrafjord-brua ligg på is.

Hovudplanen for Folgefonn-tunnelen går ut til høyring kring årskiftet.

Hodnanes-vegen

Det ligg føre planar om vidareføring av rv. 547 til Hodnanes, lengst sør på Tysnes, med bygging av ny ferjekai her. Dette prosjektet omfattar også vegarm til Flatråker. Vegen vil bli kring 6 km lang, og anleggskostnaden ligg på kring 30-40 mill. kr.

Hodnanes-vegen er prioritert svært høgt av Tysnes kommune. Vegen vil gje ei innkorting av ferjesambandet over Langenuen frå 20 til 8 minutt, med ferjerute rett over til Jektevik på Stord.

Det er ikkje fullfinansiering av dette anlegget i vegplanperioden 1990-93, men kommunane Tysnes, Stord, Fitjar, Fusa og Kvinnherad arbeider for tida med eit økonomisk

Ny riksveg 14 gjennom Sveio blir ferdig sommaren 1988, nokre månader før «avtalt» med trafikantane.

opplegg med sikte på å medverka til finansiering av Hodnanes-parasell. Hordaland vegkontor reknar med å få ferdig detaljplanen i løpet av 1988.

Brandasund-vegen

Ein oversikt over nye vegplanar i søndre distrikt ville ikkje vore fullstendig utan at ein tek med det store fylkesvegprosjektet som står for tur. Veg til Brandasund er det semje om, og denne vil gje dei 150 innbuarane i kystbygda samband til Bømlo. Den statlege tilskotsordninga for større fylkesvegprosjekt har gjort realiseringa av dette gamle vegkravet mogleg.

Detaljplanlegginga er i gang for den 5,1 km lange vegen om Austvik i Bømlo. Anleggskostnaden vert på 61 mill. kr., og vegen omfattar i alt 4 større bruprosjekt, på mellom 120 og 240 meter. Tilsaman tre fjerdepartar av anleggskostnaden går til bygging av bruer.

TREKANSAMBANDET SVEIO-STORD-BØMLO:

- Eg har ikkje fasitsvaret for realismen i planene om trekantsamband Sveio-Stord-Bømlo over Føyno. Det er lite forskning som kan dokumentera tala som er lagt fram. Ingen kan vera 100 prosent sikre på spådomane om dette prosjektet. Men vegkontoret kan ikkje ta sjansar på såpass uvisst grunnlag. Vi har lagt oss på ei nøktern line i saka. Difor kan vi ikkje tilrå at ein no går laus på dette trekantsambandet, seier distriktsleiar Kjell Hisdal til Veg i Vest.



Det føreliggjande framlegget til trekantsamband Sveio-Stord-Bømlo er ikkje realistisk nok til at vegvesenet kan stilla seg bak det, seier distriktsleiar Kjell Hisdal.

Vegkontoret har ikke fasitsvaret

Samla anleggskostnad for vegfast fjordkryssing frå Sveio til Stord, med arm til Bømlo vil bli kring 700-750 mill. kr. Med ein realistisk bompengesats for dette sambandet vil ein ikkje makta å fullfinansiera prosjektet berre med bompenggeinn-krevjing. Vår førebels utrekning seier at det manglar 150 mill. kr. for å få finansiert planane.

For optimistisk

- Men konsulentrapporten fortel noko anna?

- Det er rett at konsulenten som bru- og tunnelselskapet i Sunnhordland har engasjert, har kome til at prosjektet kan fullfinansierast ved hjelp av bompengar. Men vi meiner kostnadsoverslaget her er sett for lågt. Trafikkprognosane dei nyttar er for optimistiske. Bompengesatsane som dei opererer med er dobbelt så høge som ferjesatsane. Dette gjev ikkje så gunstig trafikkutvikling.

For ein liten bil vil det kosta 60 kr. kvar veg. Det tyder at ein stordbu som vil til Bømlo må betala tilsammen 120 kr. Det er tale om årskost-

nader på 20-25.000 kr. for dei som er dagpendlarar på dette sambandet. Då er vi oppe i tal som får innverknad på den private økonomien til den einskilde trafikant.

Kan ikkje forsvarast

- Eg kan ikkje forsvara å gå inn på eit såpass uvisst prosjekt. Vegkontoret kan ikkje ta risiko på å bomma på eit bompengeprojekt som dette. Vi har alltid vore nøkterne i dei privatfinansierte prosjekta vi har gått inn for tidlegare. Alle bompengefinansierte utbyggingsoppgåver har vore løyst i samsvar med budsjetterte tal. Det ville ha vore nærmast ei katastrofe om Statens vegvesen skulle stilla seg bak eit bompengeprojekt som ikkje let seg realisera, seier Hisdal.

Han vedgår at det her må treffast ei avgjerd, utan at ein har sikre erfaringsdata å byggja på. Men dersom noverande trafikkutvikling på ferjesambandet Skjersholmane-Valevåg held fram, vil ein på noko lengre sikt ha eit betre grunnlag for fullfinansiering av eit fastlandssamband for Stord.

Bankvesenet tek sjansar

- Men dersom bankane, trass i usikre tal, vil satsa på å finansiera trekantsambandet for Sunnhordland?

- Vi ser i dag at bankane står i kø for å vera med på finansiering av bompengeprojekt her i landet. Det verkar som det er nok for dei å ta trygd i tunnellufta. Dersom bankane er villege til å satse pengane sine på prosjekt som ikkje er sikre, økonomisk sett, er det vanskeleg å seia kva som vil skje. Vegvesenet er likevel nøydd til å vera på den sikre sida når vi skal gje våre tilrådingar, seier Hisdal, som altså held fast på Hordaland vegkontor sitt opplegg.

Det tyder på at ein no vil arbeide vidare med godkjenning av planane for flytebru over Stokksundet, mellom Stord og Bømlo. Deretter skal det arbeidast vidare med hovudplanen for fast samband mellom Stord og Sveio. Ein tunnel eller ei bru til Bømlo lengst sør på Stord, over Fno-øya, er eit av dei tre alternativa som har vore vurdert også av vegkontoret. Samla sett vil likevel flytebru over Stokksundet gje høgst samfunnsøkonomisk og transportøkonomisk nytte. Brua er kostnadsrekna til 230 mill. kr., med 70 prosent bompengefinansiering, etter ei rakst som er den same som ein betalar på ferja i dag.

Ein tunnel mellom Øystese og Fykkesund kan gje ei innsparing i veglengda på nesten ein halv mil., og avlaste den smale vegen langs Hardangerfjorden. (Foto: Åsmund Soldal).

Løysing for flaskehalsane på E68 i Kvam

Vi har no midlar til å utbetra eit av dei to verste punkta på E68 gjennom Kvam i vinter. Det er tale om drøye to millionar som skal til for å fjerne hindringa ved Tveitnes mellom Fykkesund og Ålvik. Den andre flaskehalsen ligg på Klyve, nær Fykkesund bru. Også her er det bruk for drøye to mill. kr., og vi vonar iallfall at dette problemet skal vera løyst i 1989, seier distriktsleiar Kjell Hisdal.

Det oppstår stadig lange bilkøar når større køyrety møtast på dei smalaste vegstykkja på E68 gjennom Kvam. Sist sommar var det tider då trafikken sto bom still i lange periodar. Problema vart satt i fokus av media, og statsråd Kjell Borgen kunne ved sjølvsyn konstatere at tilhøva er ein europaveg lite verdig.

Trong for store summer

Med ei samla løyving på 5 mill. vil Hordaland vegkontor kunne utbetra dei trangaste stykkja på vegen gjennom Kvam kommune. Dei verste problema skulle vera løyst når flaskehalsane på Tveitnes og Klyve er fjerna.



Men det er framleis trong for store løyvingar for å gjera europavegen gjennom Kvam til god tofeltsveg. Med støtte frå kommunen er det sett i gang aksjon for å få bygd tunnel mellom Øystese og Fykkesund. Noverande vegstrekning er 8,3 km. Med ein 3,4 km lang tunnel vil ein spare 4,9 km på denne strekninga.

Det er tala om ei løyving på 50 mill.kr. Det er pengar som det er

uråd å finne i Norsk Vegplan pr. i dag. Bompengefinansiering er difor løysinga om ein vil byggja denne tunnelen i løpet av dei næraste to vegplanperiodane.

Skal det byggjast tofeltsveg mellom Fykkesund og Granvin er investeringstrongen 200 mill. kr. Vegkontoret ser ikkje utsikter til dette i dei to fyrste vegplanperiodane, seier Kjell Hisdal til Veg i Vest.



Utviding av E76 langs Åkrafjorden er ei kosteram og vanskeleg oppgåve.

Utbygginga av E76 langs Åkrafjorden til tofelts, rassikker veg er den mest interessante utfordringa i søndre distrikt. Dei spesielle tilhøva på den 27 km lange strekninga gjer dette til ei fagleg utfordring på alle plan, seier distriktsleiar Kjell Hisdal til Veg i Vest. Oppgåva er utfordrande for ingeniørane både på planavdelinga og anleggsavdelinga. Og ikkje minst for dei som skal byggja vegen langs Åkrafjorden.

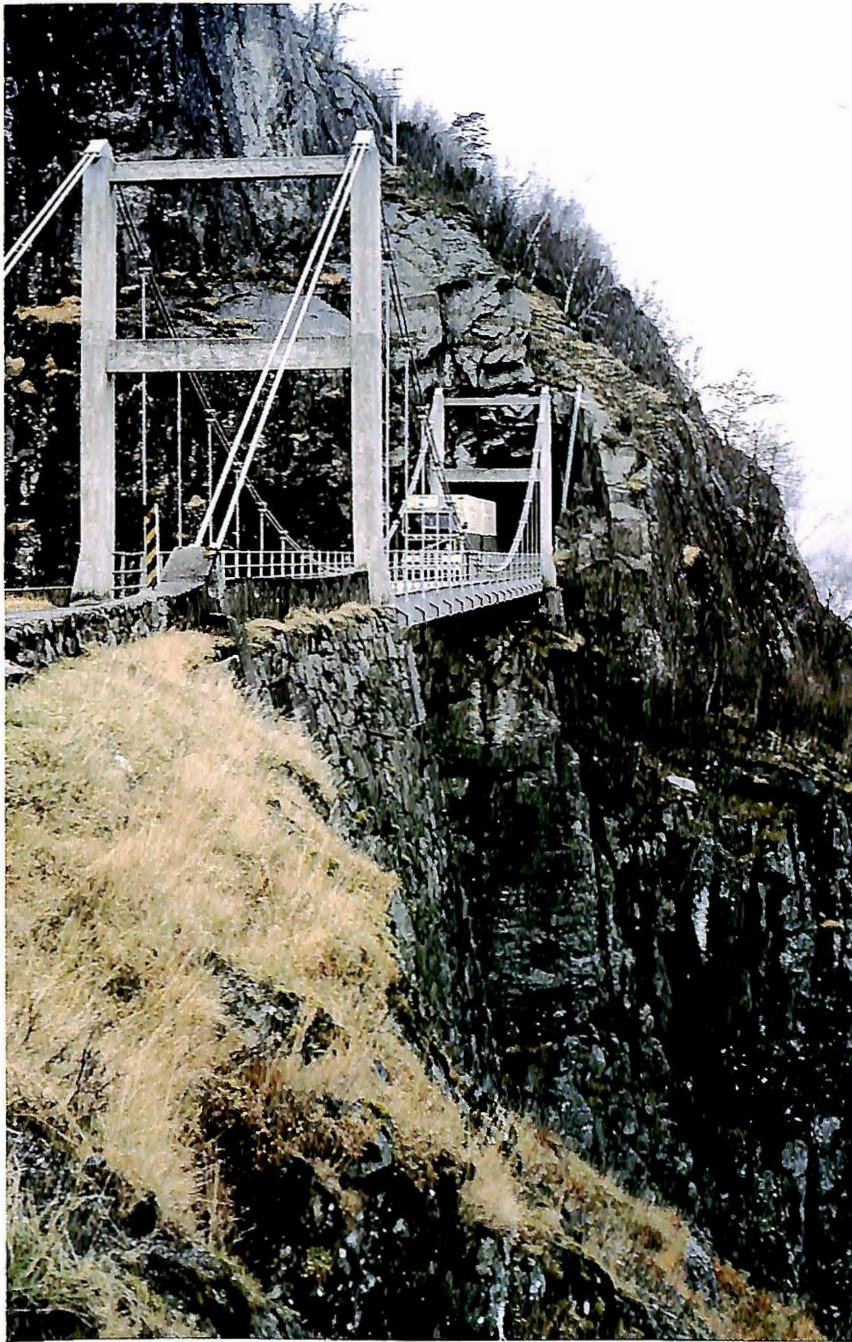
STØRSTE FAGLEGE UTFORDRINGA I SØNDRE DISTRIKT

Investeringa mellom Håland og Fjæra blir på 250 mill. kr. (1987-verdi). Det er ikkje vanskelig å dokumentera trongen for ein betre veg langs Åkrafjorden. Ein del stygge utforkøyringar talar sitt klare språk. Dødsulukker har skjedd. Hordaland vegkontor legger også vekt på at

hovedvegen austover for Nord-Rogaland.

Betrar posisjonen

- Kvatid kan arbeidet ta til?
- På veggplanen er det sett av kring 20 mill. kr. til Åkrafjordvegen i 1989, som er nok til at anleggsar-



beider då kan ta til. Det er førebels litt uklart kor store investeringar som blir sett inn i vegplanperioden 1990-93. Men eg har inntrykk av at ei framprioritering av denne vegen er på gang. Eg reknar med at jobben er gjort i underkant av ti år frå no, seier Hisdal, som viser til framlegget om bompengefinansiering.

Svært dyrt anlegg

- Det er ingen lett jobb å byggja skikkeleg veg her?

- Anleggsterrenget er svært tøfft. Det er noko av det verste vi har i fylket, og anlegget vil bli svært dyrt. Prisen ligg på 9.600 kr. meteren, som er svært høgt. Ordinær utbyggingpris er 6.000 kr. Vi reknar med

Lagnaden til noverande Trolljuv bru er ikkje avklara. Ny bru skal uansett byggast lenger inne i juvet. Denne vert anten tofeltsbru og tek all trafikken, eller einfeltsbru, med bruk av gamlebrua til vestgåande trafikk.

at vi vil liggja iallfall 50 prosent over vanleg vegmeterpris.

Den nye europavegen langs Åkrafjorden vil i store trekk fylgja noverande vegline, med utviding av eksisterande tunnelar. Det vil bli vurdert å byggja to nye tunnelar. Ein ved Markhus, på kring 400 meter, og eventuelt ein ved Hagurnes, like vest for Fjæra, forbi eit rasfarleg område. Denne bli mellom 500 og 600 meter lang. Under detaljplanlegginga kan det dessutan bli aktuelt å gjera framlegg om fleire, kortare tunnelar eller rasoverbygg, for å sikre vegen mot rasfare.

Ny bro over trolljuvet

- Kva med Trolljuv bru?

- Her er vi enno ikkje ferdig med vurderingane våre. Det er to alternativ: 1. Den noverande brua skal framleis brukast, men berre til vestgåande trafikk. Brua og tunnelen blir såleis einvegskøyrd, og ny bru blir bygd lenger inne i juvet, som saman med ny tunnel skal losa austgåande trafikk trygt fram.

2. Dersom vi finn at noverande bru er for svak vil det bli bygd ny tofelts bru med ny tofelts tunnel lenger inne i juvet, og noverande vegstykke blir lagt ned.

Noverande tunnelar skal ellers utvidast alle plasser langs fjorden.

Kjell Hisdal ser altså store utfordringar i arbeidet med Åkrafjordvegen. Vonleg vil oppgåva vera løyst innan 1996-1997.

Christiesgate er blitt bedre å ferdes i for de myke trafikantene.



CHRISTIESGATE I NY, FIN DRAKT

Veg-opprusting med vekt på miljøet kan danne mønster for flere bygater

En av de mest trafikkerte bygatene, Christiesgate, er i 1987 fornyet. Vegbanen har fått nytt dekke, asfalt, fra Nygårdsgaten til Kaigaten. Fortauene har fått ny belegning, betongheller og brostein, fra Lars Hillesgate til Kaigaten. Fornyningen av Christiesgate er et ledd i en plan om å rehabilitere flere sterkt trafikkerte gater i Bergen sentrum.

Prosjektet med rehabilitering av Christiesgate ha gått over omlag 10 mnd. Det var nedsatt en prosjektgruppe bestående av representanter fra vedlikehold, plan og anlegg fra Vegkontoret, 1 representant fra anleggsseksjonen ved Bergen kommune og 2 representanter fra et konsulentfirma. Prosjektledelsen var fra Vegkontoret, med avd.ing. Håkon Toverud som prosjektleder. Konsulentfirmaet Ing. Kjell Bruer A/S var ansvarlig for å utarbeide planer og beskrivelser.

Estetiske hensyn

Modellen for fornyingen av Christiesgate er hentet fra Lars Hillesgate. Men i tillegg til vegbanen skul-

le også fortauene fornyes. Vegbanen ble prioritert for å gi en funksjonell trafikkavvikling og jevn kjørebane, og at vannet skulle ledes effektivt til dreneringssystemet. En 23 cm tykk betongplate skal bære den tunge trafikken og hindre deformasjoner i vegbanen. Som belegning ble valgt en kjøresterk asfalt. Utformingen av fortauene skulle i første rekke ta hensyn til miljøet og fotgjengere. Det ble derfor lagt stor vekt på det estetiske, og vi valgte en belegning med kombinasjon av betongheller, brostein og smågatestein. Disse materialene tåler dessuten godt vedlikehold/snøbrøyting. Alle lysmaster ble flyttet vekk fra fortauene, for at fortauene skal være åpne og uten hinder.

Stengt i 4 uker

Arbeidene med vegbanen ble utført dels av vegvesenet, dels av entreprenør.

Arbeidene med vegbanen tok 4 uker, og Christiesgate var i denne perioden helt stengt for trafikk. Dette lettet arbeidene vesentlig og var helt avgjørende for en så kort anleggsperiode. Det var små trafikkproblemer i sentrum, selv om gaten var stengt. Vegkontoret hadde jobbet i lang tid med trafikkplanleggingen og det er all grunn til å rose de

som stod bak og gjennomførte trafikkplanene i anleggsperioden.

Omfattende arbeid

Etter at betongarbeidene var utført ble Christiesgate åpnet for trafikk. Nå startet arbeidene med fortauskantstein og renner. Disse arbeidene ble utført av anleggsgartnermester Svein Boasson, som også har hatt alle fortausarbeidene.

På grunn av noen problemer i overflaten på betongen, ble det lagt et tynt lag asfalt. Dette lå fram til leggingen av det endelige slitelaget, som ble utført i helgen 11-14 september. I denne perioden var også gata stengt for trafikk. Arbeidene med fortauet har pågått i september og oktober. Det har vært et omfattende arbeid og tok noe lenger tid enn forutsatt.

Høy standard

Når vi nå ser på de utførte arbeidene er det ingen tvil om at Christiesgate, både funksjonelt og miljømessig, har fått en høy standard. Det er all grunn til å være fornøyd med resultatet. Bergen sentrum har fått en ferdselsåre i ny drakt, som glir fint inn i bybildet, og bidrar til trivelige omgivelser rundt travle trafikkrer.



Vegstasjonen held til i første høgda og biltilsynet i andre, i det nye administrasjonsbygget til vegvesenet på Vabakken.

Aud Marit Agasøster og Rolf Johansen er nøgde med at brakketilværet er over for biltilsynet på Stord.

Nye lokale på Stord

Vegstasjonen og biltilsynet kunne nylig flytte inn i nye lokale på Vabakken, 1 km frå Leirvik sentrum. Gamlebygget på 150 kvm har vore sprengt for mange år siden. For biltilsynet tyder innflyttinga slutten på eit 6 år langt brakkeliv.

Vegstasjonen fekk trong for meir plass etter at Stord vedlikehaldsomsråde var utvida med Ølen, Etne, Kvinnherad og delar av Fusa. Stasjonen tel i dag vegmeister og 4 oppsynsmenn.

I minste laget

Biltilsynet har sendt kontorbrak-

kene sine til Rådalen og blitt sam-buar med vedlikehaldsfolka. Vegstasjonen disponerer første høgda i nybygget, med lager, verkstad og kontoravdeling.

Biltilsynet har heile 2. høgda. Golvflata i nybygget er på totalt 540 kvm. Byggearbeidet pågjekk frå mars til oktober i år, og arbeidet har kosta 3,5 mill. kr.



Det er lyst og triveleg i nybygget, tykkjer vegmeister Louis Ekse og Kari Tranøy på vegstasjonen.

Vegmeister Louis Ekse seier til Veg i Vest at nybygget eigentleg er i minste laget alt ved innflytting. Ein har teke i bruk eit einmannskontor som tomannskontor for å få plass til alle.

Vegen ut av kurs

- Er det sett av plass til andre byggesteg?

- Det ligg ikkje føre planar om fleire bygg. Huset er bygd før den nye riksvegen til Skjersholmane, og ligg ikkje heilt rett til i høve til nyevegen.

- Visste ikkje vegvesenet korleis vegen ville bli bygt?

- Vegen ligg iallfall slik no at huset står på skrå i høve til riksveglinja. Nybygg vil difor vere vanskelig å få til, meiner Ekse.

To nye hallar

I tillegg til kontora i hovudbygginga har biltilsynet fått ein kontrollhall på 210 kvm, som sto ferdig i sommar. Kostnaden var her 3 mill. kr.

Vegstasjonen har fått ein frittliggjande lagerhall og garasje på ein annan kant av tomte. Denne er på 540 kvm, og gjev plass til både utstyr, lager for sand og salt, garasjeanlegg og kaldt lager, med m.a. dekk til samtlige maskiner og bilar. Denne vart teken i bruk for nokre veker sidan.

DRAGESET OG EGGEN MED GODE RØYNSLER FRÅ



Ny flytebru vert bygd parallellt med tidligare flytebru (t.v.) over Lake Washington.

Midten til venstre: Motiv frå Oakland Bay Bridge. Brua sysselset heile 200 personar, til bompenginnkrevjing og vedlikehald. Femti er til eikvar tid opptekne med å måla brua.



Omsyn til vedlikehald viktig ved bygging av flytebru

Det må leggjast stor vekt på omsyna til vedlikehald ved bygging av flytebru, seier anleggsjef Bengt Drageset til Veg i Vest. Han fortel om inntrykk frå studieturen til USA, som han og plansjef Arild Eggen gjennomførte i haust. Sjølv for velrøynde vegingeniørar var det atskillig å bli imponert over. Når det

gjeld vegbygging er det som å kome til ei anna verd.

Utgangspunktet var flytebruplanane for Bergsøy-sundet. Ein ville studere flytebru-prosjekt i USA, som også er av interesse for planleggingf av Salhusbrua.

Sidan desse kunnskapane kan ha



Arild Eggen var noko skeptisk til denne parkeringsautomaten på grensa til Mexico, lengst sør i California.

Nede til venstre: Fuge til flytebrua over Lake Washington, før montering



nytte for Hordaland vegkontor også, slo plansjef og anleggssjef fylgje.

Stormen tok brua

Dei ligg i staten Washington, på nordvestkysten, dei aktuelle flytebru-prosjekta ein tok føre seg. Over Hoodkanalen ved Seattle har dei bygd ny bru som erstatning for den tredjeparten av brua som vart øydelagt under ekstreme vertilhøve i 1979. Luker vart ved eit uhell ståande opne, og brua tok inn vatn. Tredjeparten av brua sank.

Den nye brudelen skil seg ut frå den gamle. Ein har lært av røynslene som uhellet ga. Brua over Hoodkanalen vart bygd i 1961, og er vel 2 km lang. Det er tilsett 6 personar som driv med vedlikehald av brua. Det var fyrst 10-15 år etter opninga at vedlikehaldsoppgåvene melde seg. Djupna i kanalen varierer frå 80 til 320 fot. Tidevatnet går frå pluss 2 til minus 4 fot.

Flytebrudebatten i USA liknar ikkje den vi har i Hordaland. Det renn ferskvatn ut i Hoodkanalen, men eventuelle vanskar for brakkvatnet som fylgje av flytebrua var ikkje på tale. Amerikanarane berre smilte når dei fekk høyre om problema flytebruplanleggjarane i Norge blir møtt med.

Flytebru over innsjøen

Lake Washington har fleire flytebruer. Ei ny er under bygging parallellt med den gamle, av kapasitetsomsyn. Her kjem den nye interstatlege hovudvegen, I 90, som går fram til Seattle sentrum. Bygginga koster no 1. mill. dollar pr. dag. Neste år blir pengeforbruket endå større, skal entreprenørane halde tempoplanen.

Brua over Lake Washington vert bygd utan luker i overflata. Holdkanalbrua, derimot, har heile 530 luker. Det finst ein gangveg inne i brua. Den er svært tenleg til vedlikehald og inspeksjon.

Over 10 køyrefelt

Eggen og Drageset fekk med seg mykje meir enn flytebruar på dei to vekene dei vitja USA. Dei leigde bil både på austkysten og vestkysten, og fekk godt høve til å prøva vegstandarden. - Vegnettet er overveldande,

seier Drageset. Fleire plassar med kryss og avramping hadde eit tosfra tal køyre felt.

På austkysten såg Hordaland sine utsende medarbeidarar på eit spesielt fjordkryssingsprosjekt ved innseglinga til Baltimore. Ein nordmann som heiter Sverdrup har vore prosjektleiar, og sambandet var ein kombinasjon av bruar og tunnel under vatn, med knutepunkt på kunstige øyer. Det var ei merkeleg kjensle å køyre over ei bru utan å kunne sjå land, seier Bengt Drageset.

Seksti videoskjermar ser deg

Inn til sjølve Baltimore sentrum går det to undersjøiske tunnelar. Dei er bompengefinansiert og har 8 køyrefelt kvar. Dagleg passerer det her 150.000 køyrety, og TV-overvakinga er svært intens. Så og seie kvar meter av tunnelane er dekkja, og i kontrollrommet sit det kontrollørar med tilgjenge til heile 60 videoskjermar.

Skulle du vere uheldig å få motorstogge inne i tunnelen blir du slept ut ganske kvikt, på staten si rekning.

Den eldste av tunnelane vart rehabilitert da den nye vart teken i bruk. Tunnelane er betingrøyr som er senka ned i lausmassen, og tildekka.

Advokatmat

Det var mykje interessant å sjå på vestkysten. Ikkje berre flytebrueene i Washington. Eggen og Drageset vitja mellom anna kollegaer i Caltrans, som er den offentlege vegetaten i California. Ein norsk vegplanleggjar kan saktens bli frustrert og vonbroten over protestar og kverulering mot gode vegprosjekt. Men det er truleg berre skillingsbollar mot dei motkreftene som set inn når det skal byggjast ny veg i USA.

Berre i California er det 90.000 advokatar. Desse lever ikkje minst av å drive sak mot vegstyremaktene, når dei vil byggje veg over privat grunn. Det er vanskeleg å byggje veg i lause lufta, også i USA.

All vegbygging går elles ut på tilbod, og ein vel konsekvent dei rimelegaste boda, sjølv om dette ikkje alltid er det fagleg sett beste.

Dyrt å kaste papir på vegen

Vedlikehaldet av vegane er godt i USA. Pent stelte midtfelt på motorvegane. Lite søppel å sjå langs hovudvegane. Det kan skuldast at styresmaktene reagerer strengt på slik tilgrising. Litt skilnad frå stat til stat, rett nok. Men skilta som fortel om bøllegging, la ein merke til. Opp til 1.000 dollar kostar det å kaste sjokladepapiret ut av glaset på vegen. Og vegane er godt overvaka av tungt væpna politi. Eggen og Drageset førde ikkje statistikk over vakthaldet, men jamt kvar halvtime møtte dei politi som sto langs vegen og noterte ivrig namn på bilførarar som hadde synda.

Hengjebri med to dekk

Tåka låg tjukk over legendariske Golden Gate då våre folk vitja San Francisco. Men vegen er ikkje lang til Oakland Bay Bridge, ei hengjebri i stål som er fullt på høgde med Golden gate i dimensjonar, men mindre kjend verda over.

Brua har 10 køyrefelt, fem på kvart dekk. 200.000 køyrety passerer brua kvar veg, dagleg. Det kostar 75 cent å køyre over.

Eggen og Drageset møtte vedlikehaldssjef og plansjef i San Francisco. Dei vedgjekk at vegbyggingsperioden i området no går mot slutten. Dei maktar rett og slett ikkje å løyse dei aukande trafikkproblema berre med å byggje nye bruer, tunnelar og vegar. Alternative kommunikasjonsmidlar må til, og styresmaktene er no i gang med utarbeiding av ein plan for eit lokalbanenett. I motsetnad til mange andre amerikanske storbyar er Frisco utan undergrunnsbane.

Endå er det mange opplevingar og inntrykk frå USA-turen som kunne vore nemnde. Plassen tillet ikkje meir i denne omgang. Eggen og Drageset dreg likevel fram den svært gode mottakinga dei fekk overalt der dei kom. Reisen var godt førebudd av dei overordna vegstyresmaktene i hovudstaden, nærmast ein parallell til vårt eige vegdirektorat.

Mopedførarkurs - populært valfag i ungdomsskulen

Opplæringskrav

Frå 1 januar 1987 vart det innført krav om obligatorisk føraropplæring for alle som vil køyre moped, og som er mellom 16 og 20 år. Dei som allereie har førarkort klasse T (traktor) treng ikkje gjennomgå slik opplæring.

Dei som fylte 16 år før 1.januar må ha eit aldersbevis med underkøyring. Biltilsynsstasjonane skriv ut slike aldersbevis.

Bakgrunnen for innføringa av opplæringskravet var det stigande talet på ulukker med moped. Trass i at styresmaktene i 1979 innførte påbod om bruk av hjelm og lys under køyring, vart det fleire ulukker. Til dømes auka talet på skadde og drep-

Av trafikklærarpedagog
Tove Karlsen

Foto: Gunnar Brodahl

ne på moped frå 745 i 1981 til 858 i 1983. 62% av desse var ungdom mellom 16 og 20 år. Samstundes veit vi at risikoen for personskader ved mopedsyklistane er meir utsette. Vi veit og at 80 - 90% av alle ungdommar har køyrt moped i ein eller annan samanheng, trass i at dei fleste ikkje eig moped sjølv.

Opplæringstilbod

I Hordaland finst det fleire utvegar for å få den naudsynte opplæringa.

Dersom ein bur i nærleiken av Bergen, Isdalstø, Norheimsund, Voss eller Stord kan ein nytta faste opplæringstilbod på heimstaden via køyreskulane. Køyreskulane samlar opp grupper på 6 - 10 elevar og dreg ut i distriktet og gjev opplæring der.

Einskilde stader har friundervisninga opplæringstilbod.

Ein tredje utveg er opplæring på ungdomsskulane. Om lag 40 ungdomsskular i Hordaland har til no kome i gang med mopedopplæring valfag. Valfaget har vist seg å vere svært populært blant elevane. Ved dei større skulane er det større etterspurnad enn det tilbodet skulane maktar å gje. Lærarane har vist stor interesse for å undervise i dette faget.

Det er allikevel mykje som står att for vårt fylke har eit dekkjande tilbod. Vi må her satse på at fleire ungdomsskular kjem i gang med mopedføraropplæring. Køyreskulane kan ikkje makte denne oppgåven aleine.

Inn i skuleverket

Det er Stortingsmelding nr. 18 som opnar for mopedføraropplæring som valfagstilbod i det offentlege skuleverket. Av intensjonane i meldinga går det fram at trafikkopplæring skal verte ein livslang læreprosess der foreldra og det offentlege skuleverk kjem sterkare inn i biletet.

Det gjeld å treffa planken. Iallfall dersom du skal undervise elevane i denne kunsten.



R PÅ SKULEBENKEN

Samstundes er aldersgrensa for køyretrening sett ned, slik at ein no kan drive køyretrening på moped frå fylte 15 år.

Vi som jobbar i biltilsynet og driv med trafikktryggleiksarbeid, ser fleire føremøner med opplæring gjennom skuleverket.

Haldningspåverknad og kunnskapsformidling

Skulen har gode høve til å drive haldningskapande arbeid hjå elevane ettersom opplæringa på moped strekkjer seg over eit heilt skuleår, med 2 timer undervisning kvar veke. Til samanlikning er opplæringskravet som er fastsett i Normalplanen for obligatorisk mopedføraropplæring på 20 timar. Det er ikkje berre det haldningsskapande arbeidet mellom ungdommen som er viktig. Dei unge treng og elementærkunnskaper om dei lovar og reglar som gjeld i trafikken. Ei undersøking Sintef har gjort syner at 30 - 40% av elevane ikkje svarer riktig på dei mest elementære spørsmåla om trafikkreglane. Dersom desse ungdomane får den kunnskapen dei treng, og dei riktige haldningane i trafikken, er vi sikre på at ulukkestatistikk for unge bilførarar og vil gå ned.

Samarbeid med køyreskulane

Mopedføraropplæring på ungdomsskulane gjev høve til samarbeid med køyreskulane. Dei fleste av dei skulane i vårt fylke som har komme i gang med mopedføraropplæring samarbeidde med ein køyreskule. Undervisninga vert oftast organisert på den måten at skulen har ansvaret for den teoretiske delen av undervisninga, mens køyreskulen står for den praktiske delen av opplæringa. Bakgrunnen for ein slik samarbeidsmodell er at mange skular manglar kvalifiserte lærarar og dessuten har vanskar med å skaffe naudsynt utstyr.

Våren 1988 og neste skuleår reknar vi likevel med at dei fleste av dei skulane som no er i gang, etter kvart vil drive full opplæring på eiga hand. Dette er naudsynt, av di køy-

Biltilsynet i Hordaland har i haust lært opp 50 ungdomsskulelærarar til å undervise i mopedføraropplæring på skulane.



reskulane ikkje kan greie å dekkje erterspurnaden aleine. Vi treng begge typar tilbod.

Praktiske løysingar for skulane

Det fins fleire måtar å organisere undervisninga på. Ei løysing er at skulane står for full opplæring sjølv, dersom dei har kvalifiserte lærarar eller skaffar lærarane naudsynte kvalifikasjonar. Skulane må då kjøpe, leige eller låne det utstyr dei treng. Nokre skular har kjøpt inn utstyret sjølv ved å ta ein eigenandel på 2 - 300 kr. for kvar elev. Til samanlikning kostar full opplæring ved ein køyreskule 12 - 1500 kroner. Skular som ligg geografisk nær kvarandre kan gjere felles innkjøp av mopedar og byte på desse. Det er høve til å kjøpe inn mopedar med god rabatt via dei lokale NAF-avdelingane eller ved tilbod hjå lokale forhandlarar.

Kurstilbod for lærarar

Biltilsynet i Hordaland har engasjert seg mykje i arbeidet med å kvalifisere lærarar i ungdomsskulane. Til no har det vore gjennomført 4 kurs, der om lag 50 ungdomsskulelærarar har deltatt. Slike kurs er obligatoriske for alle lærarar som vil undervise i moped - enten dei tek berre den teoretiske delen av opplæringa eller står for full opplæring.

Kursa er lagt opp i høve til Normalplanen for obligatorisk mopedføraropplæring og har gått over 28 timar på 4 dagar. Halve kurset er

teoretisk opplæring, der kursdeltakarane må gjennomgå dei øvingane som står i Normalplanen. Dette inneber øvingar i køyregård, som slåmkyring mellom kjepler, bremse- og stoppeøvingar, balanseøvingar og unnamanøver. I tillegg kjem køyring i by og på landeveg, og undervisning av kvarandre i trafikken.

Under kursa har vi nytta videoopptak, slik at deltakarane får betre høve til å vurdere eigen køyremåte.

Kursa har vorte avslutta med ein kunnskapstest.

Stoda i Hordaland

I vårt fylke er det Bergen og områda omkring som har flest tilbod om opplæring. Områda rundt Stord har og bra med tilbod via køyreskulane og ungdomsskulane. I Voss-distriktet er det tilbod hjå køyreskulane. I Nordhordland og Odda har det vore lite opplæringstilbod. No ser det likevel ut til at det losnar i ei rekke kommunar i Nordhordland. Vi vonar det skal vera råd å få eit bra opplæringstilbod i gang via køyreskular og ungdomsskular også i Odda-distriktet.

Ulukkesreduksjon

Sidan kravet om obligatorisk mopedføraropplæring vart innført, har det vore ei markert nedgang i talet på dødsulukker med moped. Trygg Trafikk si oversikt frå september månad synar i alt 5 drepne mopedførarar mot 12 drepne same perioden i fjor.

- Det ser ut til å vera meir bruk for vegingeniørar i Norge enn heime i Canada, seier overingeniør Valerie Knowles. Ho er den fyrste av 5 kanadiske ingeniørar som no er tilsette i Statens Vegvesen. Valerie får fylgje av nok ein kvinneleg kanadisk vegingeniør ved Hordaland vegkontor. Rogaland får også to frå Canada, medan den femte er tilsett ved Akershus vegkontor.



- Eg ser fram til å bli såpass norsktalende at eg kan møte hordalendingen ute i felten, seier Valerie Knowles frå Canada.

Større utfordringar i Hordaland enn i British Columbia

Valerie går frå fast jobb hos eit privat vegingeniørfirma i Victoria, British Columbia. Ho har vore 8 år i same firma, og har vore oppteken med planlegging av motorvegar.

Lågare aktivitet

- Etter at vi er ferdig med «high-way»-systemet i samband med verdsutstillinga Expo 87, har aktiviteten i vegbygginga gått ned. Dei føderale vegstyresmaktene har skore ned på løyvingar til vegbygging. Det er blitt vesentleg mindre å gjera på.

Men Valerie var ikkje nøgd med å rvinne tommeltottar og heva god løn for dette heime i Victoria. Eg las med interesse annonsen Statens vegvesen og vegdirektoratet rykka inn i ei Vancouver-avis sist vinter, fortel ho til Veg i Vest.

Trafikkseksjonen

Etter berre få dager i ny jobb i Fyllingsdalen er det ikkje så mykje som er klarlagt av arbeidsoppgåvene framover. Men eg vil bli tilsett ved trafikkseksjonen i planavdelinga her ved Hordaland vegkontor.

- Vegkontor, var forresten det einaste norske ordet Valerie brukte i vår samtale. Men når dette blir lese er ho i full gang med eit fire vekers norskkurs i Bergen. Når ho får fylgje av overingeniør Vera Pronker (anlegg) vil dei to kanadiske ingeniørane gå saman om å lære seg norsk.

- Eg veit at eg treng tala norsk når eg skal ut i felten, og møta publikum. Eg ser fram til dette, seier Valerie oppglødd. Ho har elles brukt dei fyrste arbeidsdagane i ny jobb og nytt land til å lesa engelskspråkleg faglitteratur om norsk vegvesen.

Same løna

- Kan løna di no samanliknast med det du hadde i Canada?

- Den ligg omlag på same nivå. Inntrykket eg sit att med er elles at yngre medarbeidarar i Norge vert løna høgare enn dei yngste i Canada. På den andre sida er eldre ingeniørar betre løna heime enn her i landet.

- Og «heime», det er stadig Victoria i Canada?

- Eg er fast tilsett ved Hordaland vegkontor, med 6 månaders prøvetid. Eg vonar å bli i Norge lenge, smiler Valerie, og overtyder oss om at ho meiner alvor. Ho er ugift og kjem til Norge utan sambuar. Vi seier ikkje meir.

Ikkje statsvegvesen i Canada

- Kva skil vegvesenet i Canada frå norske tilhøve?

- Det eksisterar ikkje noko statleg motstykk i Canada. Der er offentleg vegbygging ei føderal (delstatleg) oppgåve. I British Columbia og dei andre statane driv dei med ein del vegplanlegging i føderal regi. Men ein brukar også konsulenthjelp i stor grad.

Vegbygging er det vanlegvis private entreprenørar som står for, etter at det offentlege vegvesen har henta inn tilbød. Dei føderale vegetatane driv for det meste med reint vedlikehaldsarbeid, seier Valerie Knowles, som har mykje positivt å seia om vegane i Norge.

Særleg sjølv vegdekket er betre her enn i Canada, seier ho. Valerie fortel om korleis vegdekket «lever» i delstaten der ho vaks opp, Ontario. På grunn av store temperaturskilnader gjennom året blir det televiv av heilt spesielle dimensjonar.

Men vegane i Canada er nok breiare enn det eg opplever i Norge.

Nordmenn gode i engelsk

Ein av dei som tok godt imot Valerie dei fyrste dagane på ny arbeidsplass, var Mike Milner. Han er frå Australia, er gift norsk, og har vore eit år på vegkontoret. Mike er kollega av Valerie på planavdelinga, og delte ut refleksbrikke som velkomstgave.

- Noko slikt har vi ikkje i Amerika. Eg har aldri sett slikt før, seier Valerie, som tykkjer ideen er svært god.

- Er nordmenn lette å komme i kontakt med?

- Eg har snakka med mange hygelege medarbeidarar på vegkontoret. Engelskkunnskapane til nordmenn er eg imponert over, sjølv om ikkje alle er like modige. «I don't speak english», er svaret eg får av og til. Men når dette blir framført på perfekt engelsk kan du lure på om vedkomande likevel ikkje kan nok til å føra ein samtale, ler Valerie, som no er i full gang med arbeidsdagen på planavdelinga.

Ho vil ikkje mangle arbeidsopp-gåver i Hordaland, iallfall.

Tips om bruk av rundkjøring

Av Arne Eltvik

Generelt gjelder at alle som kjører inn i en rundkjøring har vikeplikt for trafikk i rundkjøringen. Dette er vist med vikepliktskilt og oppmerking av vikelinjer i alle tilfarter. Den som kjører inn i en rundkjøring skal derfor følge regler som for kjøring inn på en forkjørsveg. Det vil si vikeplikt for all trafikk og trafikken inne i rundkjøringen skal ikke hindres. Det spiller ingen rolle hvem som tidsmessig kommer først til vikelinjen. Hvis det kommer en sammenhengende kø i en av tilfartene til venstre for deg, har du vikeplikt for hele denne køen selv om du må vente i flere minutter. Det som gjør at du som oftest slipper å vente lenge, er at kjøretøy inne i rundkjøringen skal ut i utfarten før den innfarten du venter i. Disse kjøretøyene bryter den sammenhengende køen og det lages luker som du kan benytte.

Feltbruk i tilfartene

For å få størst mulig kapasitet i rundkjøringene er det flere felt i tilfartene. Dette gjør at to eller flere kjøretøy kan utnytte samme luke i trafikkstrømmen. I de fleste rundkjøringer er det ikke faste regler for hvilke felt som skal benyttes for de forskjellige svinge-

bevegelsene. Imidlertid vil vi anbefale at kjøretøy som skal ut første utfart benytter høyre felt og kjøretøy som skal ut siste utfart velger selv den plasseringen som er mest hensiktsmessig. Dette vil variere fra rundkjøring til rundkjøring. Det kan også variere innen samme rundkjøring etter hvordan trafikkmønstret varierer i løpet av døgnet.

Rundkjøringen i Fyllingsdalen

Det er ikke vanlig å merke opp felt inne i rundkjøringen. I Fyllingsdalen har vi gjort dette som en prøveordning. Dette fordi kjøretøy fra Sandeidvegen mot Oasen la seg i høyre felt i tilfarten og kjørt rett fram inntil midtrefuggen og ut mot Oasen. Kjøretøy i venstre felt i innfarten fikk da ikke plass inne i rundkjøringen. Ved slik kjøring reduseres kapasiteten i rundkjøringen og det oppstår unødvendige konflikter. Disse ledelinjene i rundkjøringen er lagt for å vise hvordan kjøringen gjennom rundkjøringen bør foregå og det samme kjøremønster bør følges i alle rundkjøringer. Kjøretøy som skal inn i rundkjøringen har selvfølgelig fremdeles vikeplikt for all trafikken inne i rundkjøringen.

Vi skal sikre betre rekruttering av oppsynet

Rekrutteringa til oppsynet i Hordaland må betrast. Mangelen på personell i desse nøkkelstillingane fører i dag til at anleggstart blir utsett. Det er no forståing for at vidtgåande tiltak må setjast i verk for å løyse problema. Eit eige synerteam har vore i arbeid, og har lagt fram ei innstilling, der det som kan kallast oppsynskrisa i fylket er gjennomdrøfta.

Hordaland har i dag kring 120 oppsynsmannsstillinger. Tidleg i år var det 17 ledige stillingar. Trass i fleire rundar med utlysing har ein berre lukkast i få fire nye tilsette ved anleggsavdelinga, som framleis har 9 ledige stillingar. Stoda er difor kritisk for anlegg.

Ved andre avdelingar er ikkje problema dei same. Det er tilsett folk i oppsynsstillingane innan vedlikehald og på laboratoriet.

Inneklemd

Generelt kan det seiast at stoda for oppsynet er slik at ein kjenner seg inneklemd mellom ingeniørar og anleggsleiinga på den eine sida, og vegarbeidarane på den andre. Dette har resultert i at oppsynet i for liten grad har delegert oppgåver til arbeidarane. Ei slik opphoping av oppgåver er forsterka gjennom pålegg om nye oppgåver som oppsynet skal løyse, utan at andre delar av arbeidet blir prioritert ned. Dagane blir rett og slett for korte.

Går til betre løna arbeid

Talet på ledige stillingar innan oppsynet er stort, og aukande. Søknaden til ledige stillingar er mangelfull. Det vert særleg vekt på manglande godtgjersle for den overtid som den nemnde stoda fører med seg.

Oppsynsmenn forlet vegvesenet til fordel for betre løna arbeid i mindre kommunar og andre statlege etatar. Dei vil vekk frå arbeidsoppgåver i vegvesenet som dels er psykisk tyngande. Mangelfull planlegging gjer det vanskelig med oppfølging og tilrettelegging av eigen arbeidssituasjon.

Det vert lita tid til sterk prioriterte arbeidsoppgåver, som oppmåling og innmelding av produksjonsresultatet, kvalitetssikring og dokumentasjon.

Planlegging

Kvaliteten på planmaterialet har stor innverknad på arbeidssituasjonen til anleggsleiinga. Det er difor vesentleg å unngå anleggstart før alle formelle spørsmål er avklara. Gode og oppdaterte driftsplanar, og særleg korttidsplanar, er avgjerande element for arbeidsstoda til oppsynet. Dette er særleg viktig framfor avslutningsfasen. Arbeidet med utvikla og ta i bruk korttidsplanar i drifta må styrkast. Presise førebuingar før anleggstart skjer ved at anleggsstyren vert vald ut seinast eitt år før arbeidet i marken tek til.

Tilsettingsvilkår og utdanning

Det må arbeidast mot sentralt hald for å betra oppsynet sine arbeidsvilkår. Driftssjefen har ansvaret for å påverka vegdirektoratet og forhandlingspartane, slik at oppsynet

kan få betre vilkår når det gjeld avspasering, godtgjersle for overtidsarbeid, heving av lønsnivået og løn under etterutdanning.

Kravet til fagkunnskap hjå oppsynet er skjerpa. Det var tidlegare vanleg med rekruttering av oppsyn mellom basar, medan det i dag er eit minstekrav med toårig teknisk fagskule.

Eit slikt skuletilbod finst ikkje i Bergen. Førde, Stavanger eller Porsgrunn er næraste alternativa. Synereteamet har vend seg til fylkesskulestyret med oppmodning om skiping av ein eigen teknisk fagskule med bygg- og anleggslinje i Bergen.

I tida frametter er det all grunn til å tru at krava vil auke ytterlegare. Som følge av teknisk utvikling og ansvarsdelegering vil ein del stillingar krevje ingeniørutdanning.

Framlegget frå vegadministrasjonen er at tilsaman 20 stillingar bør graderast opp til ingeniørstillingar fram til 1993.

Anna opplæring

Ved siden av ein del av oppsynsmannsstillingane vil krevje ingeniørutdanning, har synerteamet gått inn på andre tiltak som kan styrke oppsynet sin formelle kompetanse. Det er lista opp ein serie med fagdisiplinar innan vegarbeidet der det er trong for betre opplæring innan område som er sams for alle avdelingar i vegvesenet.

Arbeidsleiing, produksjonsplanlegging, EDB, kvalitetssikring, økonomi og avtaleverket er stikkord for opplæring ved alle avdelingar.

Tilboda eksisterer i kurspakker frå Vegdirektoratet, interne kurspakker for sakshandsaming og nokre få sku-

Friksjonsdekk er oftest like effektive som piggdekk på vinterføre, mener Terje Caspersen.



Friksjonsdekk et alternativ til piggdekk?

Piggdekkenes skadevirkninger på asfaltdekket er kostbare for det offentlige. Ikke minst er støvplagene store. Det finnes alternativ på dekkfronten. På godt vinterføre gir friksjonsdekk, mikroseipet og seipet dekk like godt veggrep som de vanlige piggdekkene. Etter kjørt 10.000 km er effekten på piggdekk mindre enn med friksjonsdekk, sepete og mikrosepete dekk, uansett føreforhold. Men det bør legges til at piggene i dekkene gjør asfalten ru. Med et eventuelt piggforbud blir asfalten glattere, og da kan resultatet endre seg.

Veg i Vest har innhentet en kommentar til den aktuelle piggdekk-

debatten fra Terje Caspersen, som er en av innehaverne av firmaet Hjulmakeren i Bergen.

Bedre effekt

- Hva er friksjonsdekk, Caspersen?

- Det er et dekk med spesiell gummiblanding, som er beregnet for lavere temperaturer. Dekket har og mange små lammeller i slitebanen.

Det finnes flere alternativer til piggdekk. Jeg kan nevne mikro-seipe dekk, som er et nytt dekk, med tussvis av snitt i dekkmønsteret. Seiping, som kan foretas på nye og regummierede dekk, vil si at en kutter dekkmønsteret i små snitt på tvers av rulleretning. Dette er en utmerket erstatning for piggdekk, sier Terje Caspersen.

Sammenlignet med vanlige piggdekk gir disse alternativene økt kjørelengde i forhold til slitasje, og opptil 15-20 prosent mer effekt ved start og oppbremsing på våt eller snødekket veg.

- Kan slike dekk brukes hele året?
- Dekkene kan det kjøres med hele året, såfremt dekket tåler bilens topphastighet.

- Hvor dypt mønster må disse dekkene ha for at de skal gi god effekt på vinterføre?

- På person- og varebiler bør dybden være 5 til 8 mm, på lastebiler 10-15 mm.

Piggeffekt

- En annen sak, sier Caspersen, er at etter kjørt 8-10.000 km med piggdekk er piggene svært lite effektive. Med et friksjonsdekk, mikroseipet eller seipet dekk, kan du få et bedre resultat, uttaler Terje Caspersen til Veg i Vest.

Han peker på at piggene slites og legger seg i kjøreretningen. Dermed mister de mesteparten av effekten sin.

Caspersens konklusjon er at en bilier som ikke kjører mer enn 5.000 km i gjennomsnitt i vintersesongen har en mer trafiksikker løsning på isføre med piggdekk enn friksjonsdekk uten pigger, mikroseipe-dekk eller seiping-dekk.

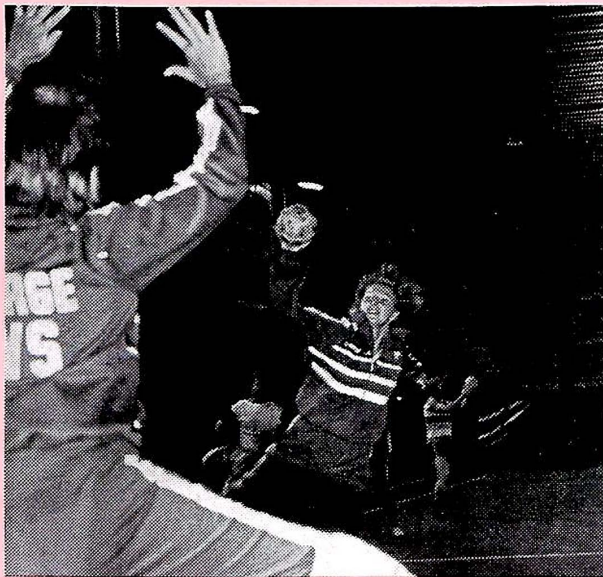
Vogntog krever piggekjetting

- Kan vogntog som kjører over fjellet vinterstid greie seg med vinterdekk uten pigger?

- Å komme opp og ned stigningene fra Vestlandet til Østlandet blir vanskelig uten piggekjetting. Hverken piggdekk, mikroseipet dekk eller friksjonsdekk er tilstrekkelig til å dra et fullastet vogntog i slike stigninger på vanskelige vinterføre.

PLASS TIL FLERE HÅNDBALLTALENTER:

Treningen går med liv og lyst i idretts-hallen på Bønes.



Hallingkast og samtrenning

Både herre og damelag spiller i 2. divisjon ved årets serie i bedriftshåndball.

Damelaget har pr. 9.11. spilt totalt 5 kamper, herav 2 tap og 3 vunne kamper.

Herrelaget har pr. samme dato spilt 6 kamper, herav 3 tap og 3 vunne kamper.

Hallingkastet

Tradisjonen tro ble det årlige Hallingkastet på Gol arrangert helgen 2. - 4.10.87. Årets Hallingkast gikk inn i historien som det 16. i rekken og det er herunder svært oppmuntrende å registrere at interessen for «Hallingkastet» fortsatt er på topp. Hele 11 dame- og 13 herrelag var representert ved turneringen.

Hordalands damer sørget for å notere seg med seire i de innledende kampene og var således klar for semifinale. Til tross for fin applaus fra sidelinjen klarte damene heller ikke i år å kvalifisere seg for finalekamp. Det ble tap mot Vest-Agder, som senere i finalen gikk ut som årets vinnerlag.

Selv med heiarop og støtte fra sidelinjen klarte ikke Hordalands herrelag å kvalifisere seg for sluttspill i år. De noterte seg med to seire og ett tap i de innledende kampene. Lørdagen var derfor duket for gjennomføring av Hordalands såkalte «taktkikkmøte» rundt bassengkanten. Møtets konklusjon også i år «vi blir bedre til neste år».

Trening

Vi har i år vært så heldige å få treningstid ved Bergen Racketsenter på Bønes 1 time hver tirsdag fra kl. 1600. Dame- og herrelag trener sammen. Oppslutningen her har vært god, men vi kunne godt tenke oss nye håndballtalenter både på herre- og damesiden. Så derfor, dersom DU har lyst til å delta i vegkontorets gode håndballmiljø, kom og tren med oss. Vi trenger din deltakelse enten du har spilt håndball tidligere eller ikke.

Håndballoppmenn
Leif Haugland, herrer
Torill Eliassen, damer

Oppsynet....

Framhald fra side 26

letilbod spesielt for oppsynsmenn og vegmeistra.

Det er lagt opp til at ein skal bruka eit halvt år på kvart av emna, og samla opplæringstid på halvtanna år.

Samarbeid

Synerteamet har vidare analysert oppsynet sin posisjon i samarbeidet mellom dei ulike nivå i etaten. Ein er her kome fram til at det mellom nivå 2 og nivå 3 må bli betre og jamnare informasjonsutveksling.

Plansituasjonen må betrast, gjennom tidleg avklaring av ansvarstilhøva mellom avdelingsleiinga og oppsynet, konsentrasjon av drifta og reservasjon mot å starta på nyanlegg utan at planane er klare.

Val av personell

Når ein skal velja personell som skal arbeide i lag, er det viktig å leggje vekt på dei funksjonane som skal utførast.

Det er dessutan trong for å redusera omfanget av detaljstyring frå nivå 1.

Sluttfasen av eit anlegg må planleggast langt grundigare.

Oppgåvene må prioriterast betre på den einskilde arbeidsstaden.

Ein må stimulera til eigenutvikling, i samråd med dei tillitsvalde.

Meir delegering

Når det gjeld tilhøvet mellom oppsynet og arbeidslaget, må det i større grad gjennomførast ei delegering av oppgåver. Opplæringa må bli betre, og informasjonsflyten mellom nivåa må betrast. Grunnlaget for val av formenn må kartleggast.

Det haldningsskapande arbeidet må det leggast vekt på, slik at ein godtek at det er verdifullt at nokon vil utvikla seg i formannsrolla.

Synerteamet har gjort framlegg om at avdelingsleiarane straks skal ta initiativ til gjennomføring av korttidsplanlegging på den einskilde arbeidsplassen.



- Vegvisaren i Etne gjev mykje nyttig informasjon, slår overing. Lars Juvik fast. Her med andletet vendt mot fotografen under ei orientering for tilsette i vegvesenet.

ETNE VISER VEG

Som første kommune i Hordaland har Etne teke i bruk nye informasjonstavlar for vegfarande. Dei reviderte skiltnormalane tilseier at det tradisjonelle «skilt 636» kan supplerast eller erstattast av meir detaljerte kart, eller annan informasjon av interesse for trafikantane. Prosjektet i Etne er gjennomført etter opptakt frå Hordaland Vegkontor, med Etne kommune og lokale verksemdar som samarbeidspartnarar.

- Bakgrunnen for at vi tok opp dette er at dei tidlegare info-

tafavnene gjev lite informasjon. Det er ønskeleg med skikkeleg kart, samt opplysningar om overnattingstilbod, bank, post og anna dei reisande kan ha nytte av, seier overing. Lars Juvik til Veg i Vest.

Ved å gje plass til noko «reklame» på tavla vil vi kunne få dekkja kosnader for vegvesenet.

Kommunal gjennomføring

Ordførar Lars Øyre i Etne er svært nøgd med samarbeidet om denne saka. Kommunen har stått for den praktiske tilrettelegginga, i form av kontakt med skiltprodusent og dei lokale verksemdene. Velviljen har vore stor for tiltaket lokalt.

Tilsaman 7 tavlar fortel om Etne sitt tilbod, og viser veg i området. Post, bank, reiselivsnæring og han-

delsstand er med på opplegget i kommunen. Tavlene kostar 150.000 kr., pluss moms.

Godt motteke

- Korleis har reaksjonane vore?
- Til no har vi fått mange tilbake-meldingar, og dei har vore svært positive. Ikkje minst har vi fått spurnader frå andre kommunar om korleis dei bør gå fram for å få til noko liknande, seier Øyre, som har stilt Etne sine nyerverva røynsler på området vederlagsfritt til disposisjon for gode grannar.

Eller kan det nemnast at også Bømlo kommune har emna på eit nytt vegvisar-opplegg. Forebels er nye informasjonstavlar ikkje innkjøpt i det sørvestre hjørnet av fylket.

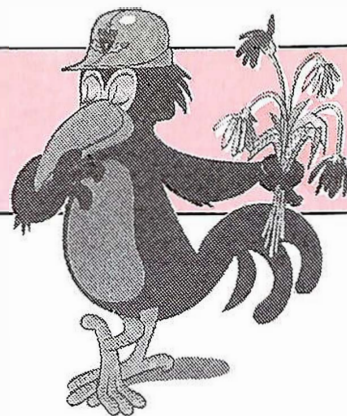
VEG-KRYSS

Løysinga må leverast/sendast redaksjonen for Veg i Vest innan 15/1 1988

Namn:
 Avdeling:

BINDE- LEKKEN	INI. HOVUD- ÅRE	VARMT ØNSKE TIL ALLE	D.E.	GJENNOM OVUND	DUNDER	SLAG	KARAK- TER	DAGSETT- INGA	✓ RØREN TOGO (PÅ BIL)
DÅRLEG RYKTE GRANNAR									
			FARA TRAUST G.NAMN	LABYRINT GJORDE FANGEN INSTR.			TAL DYR SLU		TALEN- TA
DIKTAR HUS- DYRET						INSTRUM VRANG SVULMAR			FEM INN- SJØ
FJELL- HEIM									
G.NAMN (ATT- LENGS)		RETNING					KONJ. (ATTLENGS GJELLE KILOVOLT)		
				FRAUS KRAFT PREP.					
KAMERAT GNU				DRYG- ARE					

PERSONALNYTT



50-ÅRS DAGAR

Leiv Solberg 3.januar 1988
Lars Kleppe 25.januar 1988
Ottar Nåmdal 18.februar 1988

60-ÅRS DAGAR

Thorbjørn Knutsen 10.januar 1988
Bernt Varleite 15.januar 1988
Johan Lofthus 24.januar 1988
Helge Øverland 24.februar 1988
Birger Eigestad 26.februar 1988

Desse kan vente seg ei helsing og eit gavekort

TAKK

Hjereteleg takk for helsinga og gåva til 60-årsdagen min.
Håkon Olsnes

Takk for helsinga og gåva i anledning min 60 års dag.
Olav G. Aanderaa

Hjereteleg takk for helsing og gåve til 60-årsdagen min
Bjarne K. Ytre Arne

Hjereteleg takk for oppmerksomheten i anledning
min 60 års dag.
Fridtjov Ekeland

Takk for gåva og helsing på min 60 års dag.
Erling Kvingedal

Nye medarbeidere i etaten sidan
15/10. Veg i Vest ønskjer
velkomen

Magne Fjell, overingeniør vikar,
grunnseksjonen
Øystein Birkeland, ingeniør,
anleggsavdelinga
Helge Giljarhus,
kontrollingeniør,
anleggsavdelinga
John Ove Bjørge,
kontrollingeniør,
anleggsavdelinga
Valerie Knowles, overingeniør,
planavdelinga
Vera Pronker, overingeniør,
anleggsavdelinga

Desse har sluttra sidan sist:
Bård Kleppeland ingeniør
anleggsavdelinga
Arne Aase ingeniør biltilsynet

NYE MEDARBEIDARAR
I OPPSYNET
Momodou Jobarteh
Even Femanger

Takk for oppmerksomheten på
min 60 årsdag.
Nils Bornen, Røldal

Takkar så mykje for den fine
gåva eg fekk då eg gjekk av med
pensjon.
Nils O. Tvedt, Røldal

Hjereteleg takk for helsing og
gåve til 60 årsdagen.
Odd Gjelsvik

GOD JUL

Redaksjonen for Veg i Vest
ynskjer alle lesarane ein
riktig god jul og eit
framgangsrikt nytt år!



VEGDIREKTORATET
BIBLIOTEKET
PB 6390 ETTERSTAD
0604 OSLO 6

MASSEKORSBÅND

RETURADRESSE:
Statens Vegvesen
Hordaland vegkontor
Postboks 3645
5033 Fyllingsdalen

NESTE NUMMER KJEM 15/3

