



# VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN HORDALAND

VEGDIREKTORATET  
27 FEB. 1990  
BIBLIOTEKET



NR. 3 - JUNI 1989 - ÅRGANG 13



Nr. 3 - 1989  
Årgang 13

REDAKTØR:  
Geir Brekke

REDAKSJONSRAÐ:  
Josef Martinsen  
Per Steffen Myhren  
Oddbjørn Lynghammer  
Finn Gulbrandsøy  
Carlo Jacobsenn  
Helge Haukeland  
Svein-Erik Fjeld

Opplag: 2.500

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

Framsidedeilete:  
Øyriket mellom Stord og Bømlo, der Trekant-sambandet skal binda Stord-øya og Bømlo til fastlandet i Sveio. I framgrunnen Valevåg i Sveio. Reportasje om Trekant-sambandet på side 4 og 5 i denne utgåva.  
(Foto: Jan Trygve Totland).

Baksidedeilete:  
Det var eit omfattande bruløft som vart utført då stålplateberarane for Klubbasundet bru på Brandasund-vegen vart heisa på plass. Meir om anleggsdrifta på side 10.  
(Foto: Erling Grønsdal).

Grafisk produksjon:  
BT/J. W. Eides Trykkeri

Ettertrykk velkomne –  
men oppgje kjelde!

# Lat oss synast!

I Statens vegvesen er det ei veksande forståing for at vi må fortelja om dei gode resultatane som blir oppnådd. Ikkje minst i ei tid der etaten møter motbør og kritikk er det viktig at også publikum og trafikantar blir kjende med etaten sin innsats for å betra tilhøva på og langs vegnettet vårt.

Eit godt grunnlag for informasjon og marknadsføring er at vi er synlege. Publikumskontakten blir stadig viktigare, ikkje berre det som går ut via massemedia.

Vi må også vera godt synlege i direkte tyding. Statens vegvesen er etter kvart blitt godt utstyrt med kledelege arbeidsdressar til dei fleste føremåla.

Dei som gjer den daglege jobben ute i anleggs- og vedlikehaldsdrifta, er sjøvsagt kledde i arbeidsuniformen. Kan hende er ikkje dei øvrige nivåa i etaten alltid like flinke til å ta på seg staten sin habitt når dei er ute på vegane, dersom dette fell naturleg.

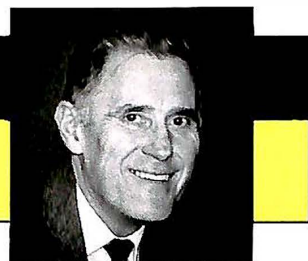
Når vi representerer Vegvesenet i kontakt med trafikantgrupper, publikum, andre offentlege etatar – og ikkje minst media, bør vi vera kledde slik at det ikkje er tvil om kven som er Vegvesenet sine folk på staden.

Ikkje minst i eit jubileumsår, der etaten skal markerast ekstra godt, er det vesentleg at Statens vegvesen er godt synleg.

*Geir Brekke*

## INNHALD

	Side
På synfaring med grunnseksjonen .....	6
Møt landskapsarkitekten .....	8
Ferjestøyp i øyriket .....	10
Rekkverklaget i Vik .....	12
Bedre samordning nødvendig .....	14
Asfaltproduksjonen forbedret .....	16
Jurister med fleire rollar .....	18
Påkøyrslar for 1,7 mill. ....	20
Brobolig på Nygårdstanggen .....	21
Om leiarar og leiarskap .....	22



## Fire bruprosjekt i rute

Vi har hatt ein uvanleg vinter med store nedbørmengder som regn i låglandet og snø i høgfjellet. Etter fire år med vinteråpen riksveg 7 over Hardangervidda måtte vi stenge vegen sist vinter. Langs kysten der storparten av trafikkavviklinga skjer, har vegane stort sett vore bare og fuktige. Sporslitasjen og forsøplinga langs dei sterkast trafikkerte vegane har vore uvanleg stor. Vi maktar ikkje å reparere dei oppståtte skadar.

Det er gledeleg at også våre miljøvernmyndigheter no set søkelyset mot uvettig bruk av piggdekk. Gledeleg er også forsøket som er gjort i vinter ved Hordaland vegkontor med piggfrie vinterdekk.

I det siste har vi sett ein klar nedgang i trafikkulykkene i fylket. Vi får håpe at dette vil halde fram også resten av året. Meir kontroll på vegane av politiet og biltilsynet, samt overføring av trafikk fra Bergen sentrum til Fløyfjellstunnelane gir nå utslag.

Norsk Veg- og Vegtrafikkplan passerer Stortinget tidlig i juni. Vi får håpe på mindre påplussingar også til vårt fylke, men store utslag blir det knapt. Det ser ut for at vi meir og meir må store på oss sjølve når det gjeld utbygging av riksvegnettet. I neste vegplanperiode vil i alle høve distriktet yte meir enn staten til riksveganlegga.

Dei store bruprosjekta Askøybrua og Salhusbrua er i rute. Arbeidet på Askøybrua er alt sett i gang, og rundt årsskiftet vil også arbeidet med Salhusbrua bli starta opp. Også på Hardangerbruprojektet og Kvisti bru held vi framdriftsplanane. Hovedplanen for trekantsambandet i Sunnhordland blei lagt fram 24. mai. Vi er nå inne i ein spennande hovedplanprosess, og vi får vone at vi

får ei avklaring lokalt på dette viktige vegprosjektet i løpet av året.

For Vestlandet er Kyststamvegen utan tvil viktigaste vegsambandet som har vore teke opp. Av dei 11 ferjesambanda på Kyststamvegen ligg 3 i Hordaland. Når Salhusbrua blir åpna i 1993, og med eit ferdig utbygd trekantsamband i Sunnhordland, har vi i vårt fylke berre att ferjesambandet Halhjem – Sandvikvåg. Trekantsambandet i Sunnhordland kan bompengefinansierast fullt ut, og vi bør ha det ferdig utbygd i midten av 1990-åra. Vi kan då legge ned 5 ferjesamband i Sunnhordland.

Saman med utbyggina av Kyststamvegen i Sveio og innkortinga av ferjesambandet over Boknafjorden vil vi oppleve ein heilt ny situasjon i søre delen av fylket. Denne utbygginga, saman med utbygging av Åkraffjordvegen og vegutløsning for Kvinnherad, vil letta samferdsla i området, langt meir enn vi kan forestille oss det i dag.

God sommer til alle tilsette i Statens vegvesen Hordaland, med familier.

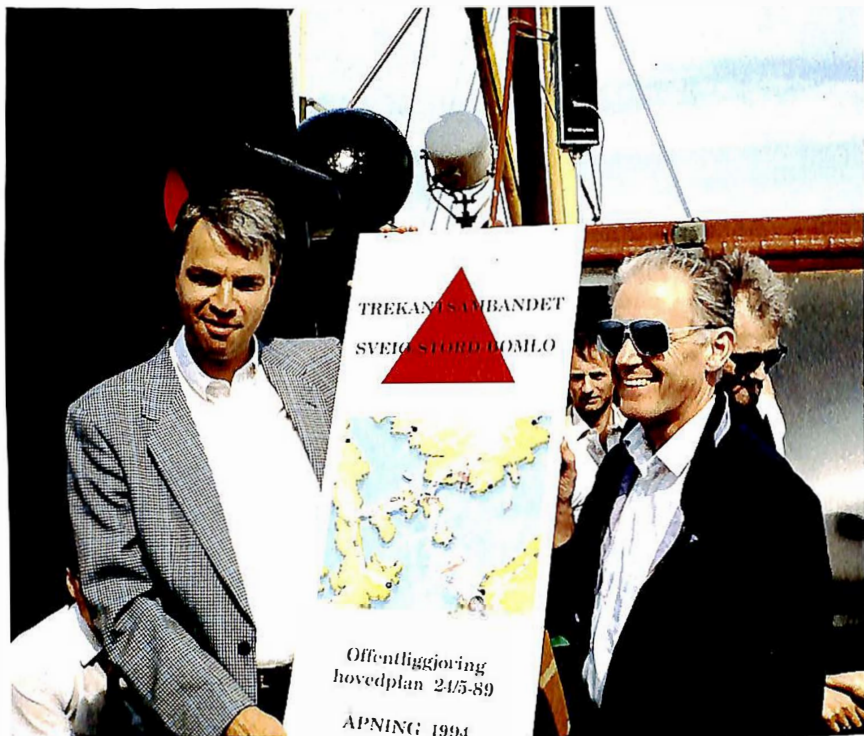
*Josef Martinsen*



Arbeidet er i gang på Askøybrua (biletet), og kring årsskiftet vil anleggsarbeidet med Salhusbrua også ta til. (Foto: Erling Grønsdal, teikning: Jan Trygve Totland).

Det var solskin og høg stemning då hovudplanen for ny fjordkryssing Bømlo-Stord-Sveio vart lagt fram, ombord på veteranbåten «Granvin». Her er det formann i samferdslestyret i Hordaland, Sigurd Hille (t.v.), som markerar sin velvilje for planane saman med vegsjef Josef Martinsen.  
(Foto: Geir Brekke).

**Rimeleg. Nøktern. Konservativ.** Det kjenneteiknar trafikkprognosen i den framlagte hovudplanen for Trekantsambandet mellom Bømlo, Stord og Sveio. Overingeniør Kjell Hisdal ved Statens vegvesen Hordaland har leia det omfattande planarbeidet, som vart presentert for politikarar, høyringsinstansar og pressa under ei synfaring med veteranbåten «Granvin». Ikkje minst trafikkprognosane vil nok bli nøye vurdert når Vegdirektoratet seinare skal ta stode til planen.



# Konservativ trafikkprognose grunnlag for Trekant-tilråding

— I vår prognose har vi som ein vektleg føresetnad at det blir ei tredobling av trafikken i 2004 — 10 år etter at sambandet vert opna i 1994, sett i høve til ferjetrafikken i 1988. Det vil seia ein auke frå 2.000 til 6.000 køyrety, seier Kjell Hisdal til Veg i Vest.

## Halve trafikkpotensialet

— Sett på bakgrunn av det trafikkpotensialet vi har i området, er det nøkterne tal vi legg fram. I hovudplanarbeidet har vi gjort ei sonevis oppdeling av Sunnhordland og studert busetningsmønster og trafikkarbeidet. Saman med data for gjennomgangstrafikken gjev dette oss eit tal på kring 12.000 køyrety pr. døgn i årsgjennomsnitt, under føresetnad av at ein køyrer distansen gratis. Våre trafikkprognoser tek utgangspunkt i 50 prosent av trafikkpotensialet.

— Kva vekstføresetnader ligg til grunn?

— Fram til Trekantsambandet blir opna i 1994 reknar vi med 4 prosent

## AV GEIR BREKKE

vekst i ferjetrafikken. Når den vegfaste fjordkryssinga er ein realitet ventar vi ein engongsauke i trafikken på kring 40 prosent. Dei første ti åra med Trekantsambandet reknar vi med 6,3 prosent årleg vekst, medan det etter 2004 blir operert med ein årleg trafikkvekst på 1,5 prosent.

## Toler godt samanlikning

— Korleis er tala samanlikna med andre prosjekt?

— Rennfast-planane i Rogaland reknar med ein eingangsauke når vegsystemet er ferdig på 65 prosent, og ein årleg vekst på 5,5 prosent dei etterfylgjande 10 åra. Men medan Trekantsambandet gjev vegfast samband til erstatning for 5 nedlagte ferjesamband, vil Rennfast berre gje ein innkorting av ferjesambandet over Boknafjorden, seier Kjell Hisdal, som strekar under at Rennfast

er godkjent av Vegdirektoratet, departement og Storting.

— Men også Ålesundstunnelane var godkjent. Likevel kom baksmellen i form av 40 prosent auke i takstane?

— Vanskane i Ålesund skuldast skyhøg realrente i høve til forventningane, samt eit kortsystem som ga rom for misbruk. Tendensen etter at takstauken vart innført er at trafikantane reiser mindre. Det vil bli spanande å sjå korleis dette utviklar seg. Dersom staten må inn med midlar for å berga Ålesundstunnelane, trur eg dette vil leggja ei klam hand om store, nye bompengeprojekt utanom Oslo, Bergen og Trondheim.

## Takstkrav i vegplanen

— Er gjennomsnittstaksten på 50 kr. pr. tur for Trekantsambandet like nøktern som trafikkpronosen?

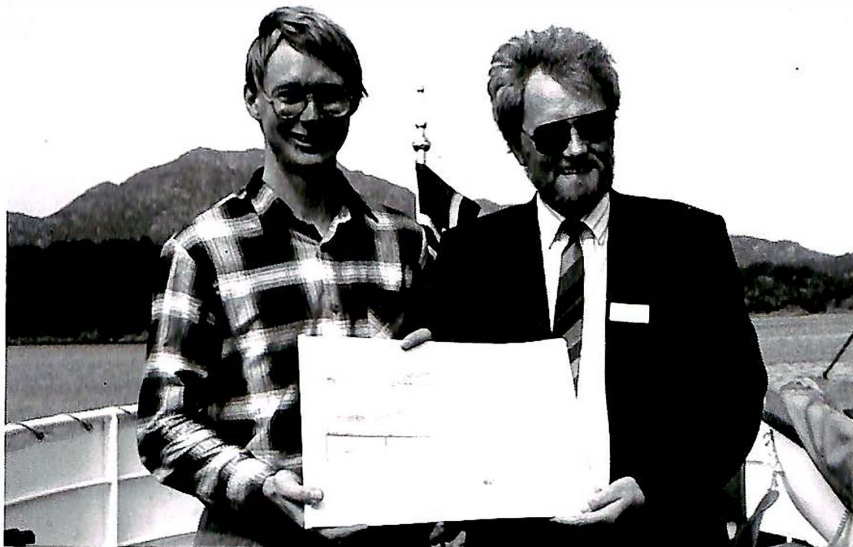
— Utgangspunktet er taksten på ferje-

Forts. side 15

# Godt samarbeid med Vegvesenet

— Det har vore eit godt samarbeid med Hordaland vegkontor i arbeidet med miljørapporten for Trekant-sambandet. Det same gjeld tilhøvet til vegkonsulenten og firmaet som har vore engasjert i den faglege delen av miljørapporten. Vi har hatt møte kvar veke framover vinteren, og opplever at ein del av løysingane er blitt justerte undervegs som fylgje av natur- og miljøvernomsyn.

AV GEIR BREKKE



Det er Olav Nagell-Alne som seier dette til Veg i Vest. Han har vore representant for Stord og Fitjar naturvernlag i utvalget som har laga miljørapporten for hovudplanen. Det var etter at Statens vegvesen Hordaland inviterte Vestlandske Naturvernforeningen til deltaking i planarbeidet, at dei delegerte oppgåva til lokallaga sine i Stord, Fitjar og Bømlo. Resultatet er blitt ein eigen, omfattande miljørapport som eit fagleg vedlegg til hovudplanen, sidestilt med dei andre fagrapportane.

## Første gong

Det er første gong det vert laga ein eigen miljørapport til ein hovudplan frå Vegvesenet, og rapporten legg fram miljømessige merknader til alle dei vurderte alternativane på dei ulike parsellane. Ei gradering av konsekvensane for miljøet syner at flytebru over Stokksundet og direktetunnel Stord—Sveio er betre enn Trekant-sambandet over Føyno og Nautøy. Aller minst inngrep i naturmiljøet vil det sjølvsagt vera å velja vegsystem 0, det vil seia ei utbygging av eksisterande ferjetilbod. Nalge-Alne legg ikkje skjul på at naturvernlaga i sin endelege høyringsuttale vil peika på dette. Samstundes er det klart at naturverninteressene gjennom planarbeidet i år har kome med konkrete merknader til dei ulike vegtekniske løysingane for fast samband over fjordane sør for Stord.

## Mot fyllingar

— Kva konkrete motførestillingar har du til den tilrådinga vegsjefen førebels har landa på?

— Vi vil spara Nautøya og Nautøysundet, og går difor imot attfylling av sundet og veg over oya. Vi vil også gå imot fylling i Gassasundet, og meiner lågbru er ei betre løysin her. Vegframføringa mellom Føyno og Spissoy vil vi heller ha i tunnel enn i dagen, slik vegsjefen har vald. Når det gjeld veg mellom Digernessundet og Heiane på Stord går vi inn for nordre line, medan vegsjefen her rår til midtre alternativ.

## Positiv til flytebru

— Kan du nemna dome på lineval frå vegsjefen som er justert i positiv retning ut frå miljøomsyn?

Vegframføringa mellom Spissoy og Håvik i Bømlo er tilrådd etter den gunstigaste miljømessige line. Val av flytebruløysinga over Digernessundet er også i samsvar med tilrådinga vår. Ei hengebru i dette sundet vil verka svært skjemmande, ettersom brutarna åleine vil strekkja seg 50 meter over landskaps-høgda elles i sundet.

— Korleis vil du elles oppsummera arbeidet med miljørapporten?

— Vi har fått tilført planarbeidet utgreiing av alternative løysingar som gjev grunnlag for ein breiare debatt om pla-

**Olav Nagell-Alne frå Stord og Fitjar Naturvernlag (t.v.) er godt nøgd med samarbeidet med Statens vegvesen Hordaland og Kjell Hisdal om miljørapporten for Trekantsambandet i Sunnhordland. (Foto: Geir Brekke).**

nane. Vi har samstundes fått klara av i ei rekkje praktiske spørsmål som elles truleg ville ha forsterka ordskiftet. Miljøproblema er blitt avdekkja på ein god måte, og eg vil seia at argumenta våre har blitt forstått ved vegkontoret, seier Olav Nagell-Alne.

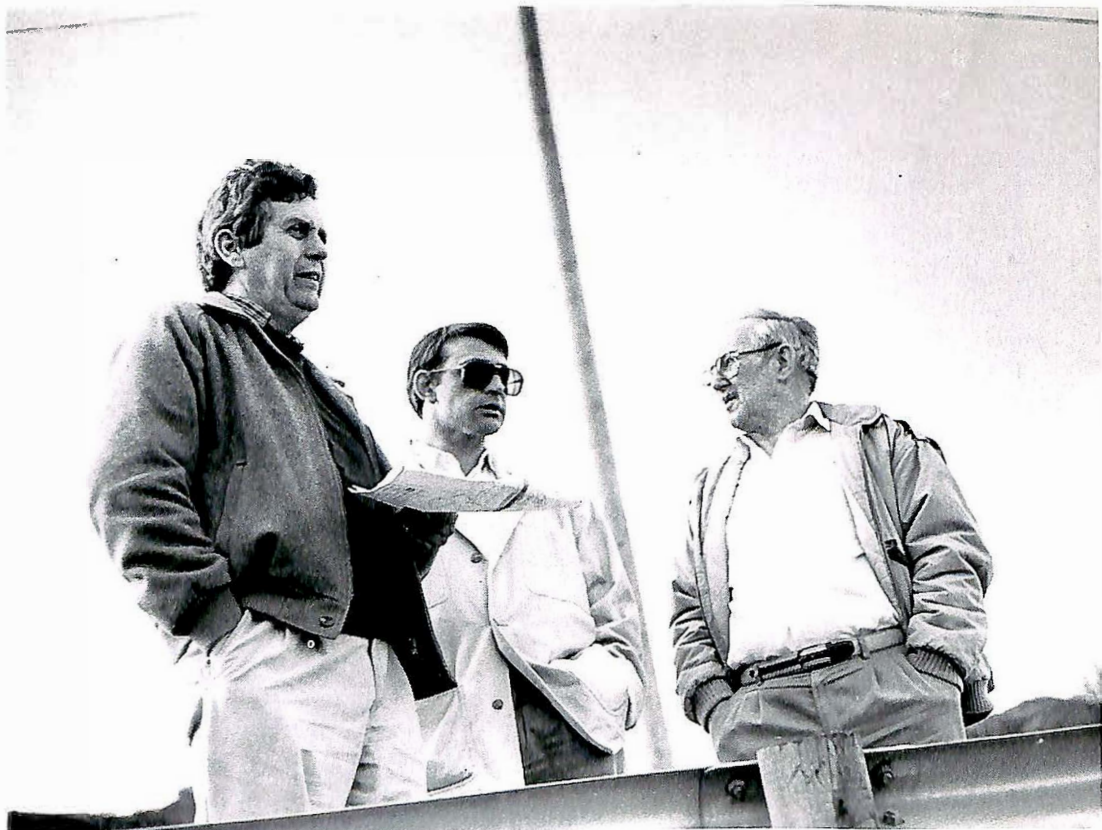
## Miljøvurderingar må med i 90-åra

Også overingenior Kjell Hisdal er godt nøgd med det arbeidet som er lagd ned i miljørapporten. Her får politikarane ei skikkeleg gjennomgang av miljømessige fordelar og ulemper ved alle aktuelle vegliner. Rapporten gjev også eit svar på spørsmål som vedkjem Historisk Museum, fylkeslandbruksetaten, og langt på veg fiskerifaglege synspunkt.

— Vil slike miljørapportar no bli faste innslag ved utarbeiding av omfattande hovudplanar ved Hordaland vegkontor?

— Eg meiner iallfall at vi ikkje kan rekna med å koma utanom ei sterkare vurdering av miljøelementa i dei vegplanane som skal utarbeidast i 1990-åra, seier Hisdal.

Kjell Valle frå grunneksjonen i Vegvesenet (t.v.) og Svein Mørk frå teknisk etat, Fjell kommune (i midten) i samtale med grunneigar Thomas M. Nilsen på Kolltveit. (Foto: Geir Brekke).



## Vi skal nok bli samde

— Å, eg skal tola mest, syng Geirr Tveit og Ivar Medaas i balladen om hestehandelen, der både lensmann og prest måtte inn på bana til slutt. Når overingeniør Kjell Valle frå grunneksjonen, Statens vegvesen Hordaland er ute og drøftar

grunnkjøp med «kundane» sine, går det heile meir sømeleg for seg.

AV GEIR BREKKE

Trass i klar, formell prosedyre og rettleiande prisar frå både skjøen og over-

skjøen, er det likevel med ein viss spanning ein går ut i feltet for å tinga om grunn. Folk er ulike, og har i vekslende grad fastspikra meiningar om kor mykje dei vil ta seg betalt for at Vegvesenet skal få overta grunnen deira.

### Fryd og gaman

I så måte var det eit hyggeleg møte då Veg i Vest slo følgen med Valle på utferd til parsellen Kolltveit-Morlandstø på Sotra.

Sola skein og fuglane kvitra då Vegvesenet sin representant banka på hjå Thomas M. Nilsen. Møtet med «motparten» sto i stil med veret. Vegvesenet hadde møtt fram til avtalt tid, og det verka som om grunneigaren gledde seg over at Staten kom til han for å be om grunn.

Nilsen og Valle hadde møtt kvarandre før, og fann straks tonen. Etter ein



Med stadig aukande trafikk langs Rv 561 frå Bildøy til Agotnes og Sture er trongen for gang- og sykkelveg stor mellom Morlandsbø og Kolltveit.

runde med laust og fast om aktuelle hendingar dukka også representanten for Fjell kommune opp, som står sentralt i den aktuelle utbyggingssaka.

### Gang- og sykkelveg

Bakgrunnen for synfaringa på Kolltveit denne vårdagen er nemleg trongen for å få plassert steinmasser frå vassverktbygginga på Fjæreide. Kva er då meir naturleg enn å nytta overskotsmassen til vegbygging. I dette tilfelle er det gang- og sykkelveganlegget Morlandstø — Kolltveit som er blinka ut.

Rv 561 har fått større trafikkmengder dei siste åra, ikkje minst av tyngre kjøretøy. Ågotnes-basen, og seinare Øygardsvegen og ikkje minst Sture-terminalen, har snudd opp ned på trafikkmonstret på vegen nordover frå Bildøykryset. Vogntoga suste forbi så buksebeina flagra då vi synfarte den aktuelle vegstrekninga. Trongen er stor for gang- og sykkelveg mellom bustadfeltet på Morlandstø og forretnings- og tenesteseintret på Kolltveit.

### Rik på røynsle

— Vi er ofte inne i biletet på slike grunnspørsmål, sjølv om innløysing av gangveggrunn er eit kommunalt ansvar, seier Kjell Valle. Vi sit med røynsle frå tilsvarende anlegg og kan visa til grunnkjøp på andre delar av riksvegstrekninga. Men sjølve avtalen vil i slike saker bli inngått mellom grunneigarane og kommunen.

I saka om gang- og sykkelveg langs Rv 561 mellom Kolltveit og Morlandsbø er det i all hovudsak berre ein grunneigar ein har med å giera. Grunntilhøva er vekslande, men mykje av gangvegstrekninga krev store mengder stein, i til dels bratt terreng. Grov fyllmasse er ikkje mangelvare i Fjell.

### Semje om 14 kroner

Synfaring er ei sak, tingingar om grunn noko anna. Men når partane er på god talefot, som i dette tilfelle, kjem det gjerne listande nokre innleiande merknader om prisspørsmålet og. Valle kan visa til utfallet av eit overskjøn lenger nord på same riksvegen, og er inne på ei samanlikning av grunntilhøva langs dei to parsellane.

Praten går i spøkefulle vendingar, og Nilsen er klinkande klar når dei skil lag: — Vi skal nok bli samde.

Det tok heller ikkje lang tid etter synfaringa for det var inngått avtale om frivillig avståing av grunnen, til ein pris på 14 kr. kvadraten for heile arealet, uansett kvalitet.

Grunnlaget for prisen er salsverdi som tomt.

# JUBEL PÅ VIDDA



Glede over at vinterseongen er over. Frå venstre driftsjef Jann B. Jensen, Hordaland, vegdirektør Eskild Jensen og vegsjef Trygve Rognan, Buskerud. (Foto: Erling Grønsdal).



**I høve 125-årsjubileet tii Statens vegvesen vart det gjort ekstra stas då vinterstenginga vart oppheva på Rv 7 over Hardangervidda i år. Som kjent starta jubileumsåret med eit forrykande vestaver, som snart gjorde det uråd å halda denne fjellovergangen open. Desto større var glede då Statens vegvesen Hordaland kom igjennom med snøfresen 28. april.**

Dermed vart vegen open for trafikk før langhelga i samband med 1. mai, medan den offisielle markeringa gjekk føre seg nokre dagar seinare, med vegdirektør Eskild Jensen i spissen. Vegvesenet i Hordaland og Buskerud var godt representert. I sentrum for merksemda sto brøyte-laga frå Vegvesenet, som har hatt ein stri tørn med å rydda vegen etter ein uvanleg snørik vinter.

### Aksellastproblem

Både transport- og reiselivsnæringa var med på samkoma på Halne fjellstove i høve opninga. Som venta var dei sterkt opptekne av aksellastrestriksjonane som kjem på Rv 7 kvar vår. Med 6-tonnsgrense i Buskerud og 8 tonn på Hordalandsida, blir det set grenser for trafikk med bussar og annan tyngre nyttetransport. Telere-

striksjonane påfører reiselivet og handelsnæringa i Hardanger eit årleg tap i omsetnad på mellom 55 og 60 mill. kr.

Medan aksellastrestriksjonane og nattstenginga i 1988 varde til 10. juni, vart desse upopulære tiltaka i år avvikla 29. mai.

### Namnet viktig

Representantane for Hardanger var elles opptekne av at det ikkje må gjerast endringar i nummereringa av riksvegen over vidda. Rv 7 er eit innarbeidd namn. Lat oss få halda på dette, ba hotelleigarane Lars Lægreid frå Øystese og Ellen Utne frå Ullensvang. Det kan ventast sterke protestar frå reiselivshald dersom Vegdirektoratet flytter Rv 7-namnet til Aurland—Hol.

# Landskapsarkitekten vinner gehør

— Generelt vil jeg si at det er gjennomslag for landskaps-hensyn blant planleggere og anleggsledelse ved Statens vegvesen Hordaland. Kollegene mine er i langt større grad enn før opptatt av at det ferdige veganlegget skal ta seg skikkelig ut. De estetiske vurderinger inngår i vegbygging, sier landskapsarkitekt Tone Høyland Stople til Veg i Vest.

---

Av Geir Brekke  
og Erling Grønsdal (foto)

---

## Fagkonsulent og bindeledd

— Hvilke rolle bør landskapsarkitekten spille i planlegging og bygging av veganlegg?

— Jeg blir brukt som fagkonsulent og rådgiver i etaten, og som kontaktpunkt i de tilfeller man engasjerer private arkitekter eller utførende entrepriser på f. eks. landskapsforbedrende tiltak.

Det ideelle er at landskaps-hensynet blir godt ivaretatt ved trasévalget under utarbeidelsen av hovedplaner. I sentrale strøk er det gjerne få alternativer for trasévalg på grunn av tettbebyggelse. Men ved vegbygging i naturlandskap er det svært viktig at landskapsarkitekten medvirker i beslutningen av traséforslag.

## Utforming av konstruksjoner

— Hvordan blir estetiske hensyn ivaretatt under detaljplanlegging og selve byggingen?

— Her blir det blant annet aktuelt å vurdere konstruksjonenes utforming for å oppnå en god terrengmessig og estetisk tilpasning. Jeg blir trukket med i planlegging av bruer, underganger, tunnelportaler, støvskjermer og andre

vegtekniske konstruksjoner som er synlige.

— Oppstår det konflikter mellom anleggsøkonomiske hensyn og estetiske vurderinger?

— Det er ikke alltid snakk om store prisforskjeller på en god og mindre god miljømessig løsning. Det er derfor ikke noe problem å «selge» gode estetiske løsninger.

## Tilpasses andre hensyn

— Du nevnte tunnelportaler, som det siste halvåret er kommet på dagsorden for debatten med skadeforebyggende tiltak. Lar dette seg kombinere med en god arkitektonisk løsning?

— Jeg ser ingen motsetning her. Vi er klar til å planlegge nye tunnelportaler som er tilpasset behovet for en glidende overgang for å redusere skadeområdet ved påkjørsel. Også dette vil være portaler som vi kan forsvare ut fra en arkitektonisk vurdering, sier Tone Høyland Stople, som nevner rundkjøringer som et annet aktuelt tema der nye og bedre løsninger har fått gjennomslag i Statens vegvesen Hordaland. Bruk av belegningsstein fungerer bedre, både bruks- og vedlikeholdsmessig.

Det samme ser vi ved valg av kantstein istedenfor pukk i grøfteprofilen. Når vi på denne måten har felles interesse med vedlikeholdsavdelingen, står vi enda sterkere med forslagene overfor anleggsavdelingen.

## Beplantning

— Beplantningen langs vegene våre er en viktig oppgave for landskapsarkitekten?

— Landskapspleien omfatter ikke minst beplantning, og jeg har vært med på flere slike prosjekter i forbindelse med innfartsårene til Bergen. Jeg regner med at alle som ferdes gjennom rundkjøringene våre har lagt merke til påske-

liljene og tulipanene som har prydet sentrumskretsen denne våren.

Vi diskuterer stadig bruk av busker kontra blomster. Vedlikeholdshensynet har vært medvirkende også her. Påskeliljene kommer igjen uten større innsats, mens f.eks. tulipaner krever mer stell for å trives i Vegvesenets runde bed. Buskbeplantning i rundkjøringer vil bli benyttet i kombinasjon med løkvekster og sommerblomster.

Videre blir det plantet atskillig prydbusker og trær langs innfartsårene, både i nord og sør i denne omgang, og senere langs den nye vestre innfartsåre når den blir bygget.

## Gave fra Rieber

Bergen kommune og Vegvesenet deler på en større rododendron-gave fra familien Rieber. For å få største mulig effekt av denne utsmykningen blir det plantet forskjellige typer rododendron nokså konsentrert langs Sjølinja fra Hop til Fjøsanger.

— Hvilke prosjekter ville du vise fram dersom du skulle vise til en vellykket landskapsarkitektonisk løsning i Hordaland vegkontors regi?

— Når Sjølinja blir ferdig vil vi ha et fint anlegg å vise til. Beplantning pågår på den delen som er fullført, og jeg vil blant annet nevne kantløsningen med kantstein pluss 2 meter grasmatte i stedet for tradisjonell grøft.

Som et resultat av tunnelarbeidene i Fløyfjellet tok vi på oss gjenoppbygging av gangvegssystemet i Forskjønnelsen på Kalfaret i Bergen.

Dette er et anlegg som folk flest trolig ikke forbinder med Statens vegvesen.

Også på nordre innfartsåre er det gjort betydelige investeringer for å beplante skråninger og refuger på den delen av veganlegget som er fullført. Ikke minst langs firfeltsvegen gjennom Eidsvåg. Det vil nok trafikantene legge merke til når sommeren slår ut i full prakt, sier landskapsarkitekt Tone Høyland Stople.





Landskapsarkitekt Tone Høyland Stople på synfaring hos anleggsgartner Arild Hammer fra anleggsfirmaet Askeland, som har plantet sibirkornell og andre vekster i skråningene langs firefeltsvegen gjennom Asane.

Gangveganlegget i Forskjønnelsen i Bergen er vel verd å vise fram som et pent prosjekt i Vegvesenets regi, sier Tone Høyland Stople. Det spesielle parkanlegget ble gjenoppbygget av Statens vegvesen Hordaland fordi tunnelanlegget rett under (Fløyfjellstunnelene) gjorde skade på de gamle trappene på Kalfaret.



M/F Gannsfjord er lasta med to betongbilar og mobilkran, som løfter slangen med betong opp i brutårnforskalinga på Furuholmen.



M/F «Gannsfjord» har gått i rute for Statens vegvesen lengst nord på Bømlo denne våren. Lasta med to betongbilar og ei mobilkran har ferja transportert innhaldet i det siste tårnet på Klubbasundet bru. Ferjestøypen har vore kombinert med maskinflytting på øyene der Brandasundvegen no blir bygd. — Ein effektiv og god metode å driva betongarbeid på i dette sundrive øyriket, seier anleggsleiar Sigve A. H. Martinsen i Statens vegvesen Hordaland.

# Ferjestøyp i Klubbasundet

Ferja har gått til saman seks dagar i betongfart mellom Austvik og Furuholmen, med 4 eller fleire turar pr. dag. Det er frakta tilsaman 260 kubikk med betong til Klubbasundet, eller 52 billass. Kranbilen har ført slangen med betong over i forskalinga etterkvart som brutårnet har reist seg. Metoden er ikkje ny for Statens vegvesen Hordaland. Same løysingar vart vald ved støypping av brufundamenta både i Bukkholmstraumen i Austrheim og i Toskasundet i Radøy kommune.

## Rekordløft

Klubbasundet bru er bygt med plateberrar i stål frå Lørvik sveis. På same vis som ved Bukkholmstraumen bru i fjor vart stålbjelken levert på lekter, og løfta på plass ved hjelp av kranskip. I Klubbasundet vart brua levert i tre lengder. Hovudspennet vart 111 meter langt og veg 190 tonn. I vekt er dette såleis det største einskildløftet av dette slaget på norskekysten til no.

Prosessrekneskapan syner gode resultat ved anleggsdrifta og betongarbeida, som er utført i egenregi av Statens vegvesen Hordaland.

Bruløftet og samankoplinga gjekk etter planen, og brua vil vera ferdig levert

## AV GEIR BREKKE

om lag 15. september. Arbeidet med Klubbasundet bru tok til 15 november 1988. Fram til bjelkemontasjen har Vegvesenet hatt 8 mann i arbeid på anlegget. Totalkostnaden på brua blir 9,5 mill. kr. og samla lengde 170 meter.

## Nytt bruløft

Totalt er det 35 mann i arbeid på Brandasundvegen. Av desse er 21 Vegvesenet sine eigne folk.



Arbeidsformann Dagfinn Måge (t.v.) og anleggsleiar Sigve A. H. Martinsen i samtale på toppen av den 20 meter høge brutårnforskalinga.

Arbeidet ligg i rute med framdriftsplan og budsjett. Under føresetnad av at løyvingane kjem etter planen, vil vegen vera klar til opning sommaren 1991.

Då vil Ulversøy, Vikøy, Selsøy og Gissøy vera knytt til Bømlo. Strekninga frå Austvik i Bømlo til Brandasund i Fitjar er 5 km, med 4 bruer og to fyllingar. Ulversøy blir i september knytt til Bømlo, med Klubbasundet bru mellom Goddo og Furuholmen, og fylling i sundet mellom Furuholmen og Ulversøy.

Djupasundet bru mellom Ulversøy og Lambholmen er under bygging av entreprenør W. Engelsen, Stord. Brumontasje vil her skje etter samme mønster som i Klubbasundet, og dette skal etter planen skje 1. juli. Brua vert 125 meter lang.

Arbeid pågår samstundes med fylling mellom Lambholmen og Vikøy. Seinare skal Tronko bru mellom Vikøy og Selsøy byggjast. Selsøy skal knytast til Gissøy og Brandasund med Brandasundet bru (200 meter).

Totalkostnad for heile veganlegget er på 69,4 mill. kr. Brubygginga tek brorparten av investeringane, 51 mill. kr. Tilsaman 140 persoonar får vegtilknytting til Bømlo ved dette anlegget.

# Hyttestyret

No er det lenge sidan hyttestyret har gitt lyd frå seg. Det er ikkje fordi denne verksemda er nedlagd — nei tvert imot fordi vi arbeider aktivt, hyttene blir brukte meir og meir, og det ser ut for at våre tilsette kjenner til dette velferdstilbodet og nyttar seg av det. Hyttestyret har no likevel lyst å kome med litt nytt, litt ros og litt ris.

## Litt nytt

Frå 1. juni i år tok vi i bruk ei ny hytte som ligg ved Fykkesund bru, mellom brua og Steinstø. Denne blei omtalt i siste nummer av «Stabbesteinen». Hyttestyret disponerer denne i første omgang i 2 år. Etter den tid vil vi vurdere om vi skal ha den lenger — alt etter kor mykje den blir brukt.

Fykkesund-hytta **erstatter** Ovåg-hytta, som er tatt ut av bruk. Bygningen er seld til Øygarden kommune, så vi har ikkje lenger fotfeste her. Møblane og utstyret som var her er flytta til Fykkesund.

På Nupshadlene har vi fått montert solcellepanel. Tilbakemeldingane vi har fått er positive, og kanskje vil liknande bli montert på andre hytter.

På Staven derimot vil det bli innlagt straum, sannsynligvis i løpet av hausten 1989.

Elles vil vi minne om at utleigeprisane steig med kr. 10,- pr. døgn pr. eining frå 1. januar i år.

Som omtalt i «Stabbesteinen» blir hyttene får no av utleigd på tvers av fylkesgrensene. Dette gjeld også våre hytter, men vi har tatt unntak i skole- og påskeferien. Vidare har vi prioritert våre egne tilsette ved at hyttene kan tingast ein månad på forhånd, som tidlegare. Derimot kan hytteleigarar frå andre fylke kan tinge plass tidlegaste 2 veker på forhånd. Vi har også reservert 5 hytter som er svært populære, som ikkje kan utleigast til andre.

## Litt ris

Er så alt berre fryd og gammen? Nei, med så mange brukarar oppstår det sjølvstøtt eindelt problem som hyttestyret ikkje likar. For det første så **må** alle som skal bruke hyttene gje beskjed til hytte-

---

AV ANNA MARIA MÅGE

---

styret om det. Dette gjeld både når det er innkvartering av eige personell i teneste, og når det er til fritidsbruk. Fleire gonger når vi har leigd ut hytter på vanleg måte, har hytta vore opptatt av andre når leigarane kjem der. Innkvartering av personell i teneste har førsterett, og ver vennleg å ta ein telefon til oss med ein gong slikt blir bestemt.

Nok ein gong vil vi minne om at alle må rydde og vaske etter seg. Dette blir slurva med — spesielt på Midtlæger og i Håradalen. Det er lite koseleg å kome til «overgrodd» hytte. Husk å tømme toaletta før avreise der det er nødvendig. Les bruksanvisningen for tømning der dette er oppslått. Husk at på bedriftshytter er der mange brukarar, og ekstra viktig at alle rydder etter seg.

Diverre forsvinn ein del utstyr frå hyttene. Det er ikkje berre knusing. Slike ting fører til mykje ekstraarbeid

for hyttestyret, ekstra kostnader, og utriveleg for dei som kjem etterpå når for eksempel alle dynene, kaffetraktaren og nattbordlampene er borte.

## Litt ros

Om vi måtte gje litt ris, så er tross alt dei aller, aller fleste brukarane svært greie. Det er med dette som så mange andre ting, at eit fåtall ødelegg. Dei fleste hytteigarane er svært flinke til å gje tilbakemelding om manglar, enten det er utstyr eller noko som treng vedlikehald. Vi er svært glade for tilbakemeldingane. Det er også nødvendig for oss, fordi det er på denne måten vi får greie på forhold som må ordnast.

Hyttestyret ser også med glede på at bruken aukar. Både folk på vegstasjonane som har kontinuerleg ettersyn, og hyttestyret legg ned mykje arbeid i dette velferdstilbodet, og det er difor gledeleg at våre tilsette nyttar seg av det. Vi vil til slutt oppfordre endå fleire til å nytte seg av hyttetilboda våre.

# Nyttig møte

---

AV GEIR BREKKE

---

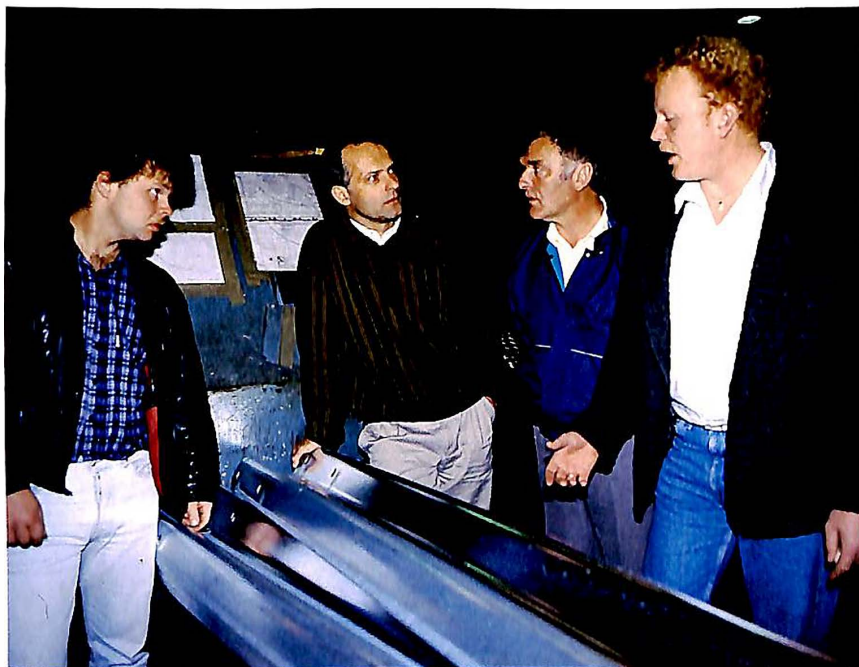
— Vi er godt fornøyd med orienteringsmøtet som fylkeskommunen og Hordaland vegkontor arrangerte for Hordalandsbenken på Stortinget og fylkets ordførere nylig. Vi har fått mange positive reaksjoner etter møtet, og politikerne gir et samstemt uttrykk for at de fikk mye med seg fra dette møtet, sier plansjef Arild Eggen til Veg i Vest. Temaet var Norsk Veg- og Vegtrafikkplan, og det ble gjennom grundig dokumentasjon vist hvordan Hordaland kommer ut i forhold til andre fylker.

— Kan det komme på tale å holde slike orienteringsmøter hver år?

— En slik dialog er svært nyttig, både for oss som vegplanleggere og for politikerne som skal fatte de nødvendige vedtak. Jeg mener vi absolutt bør prøve å få gjort dette til en årvisssamling, sier Arild Eggen, som setter stor pris på den innsatsen medarbeiderne på planavdelingen la ned for å utarbeide gode hjelpemidler til å synliggjøre problemene i Hordaland.

Rekkverk vart hovudemne då ein delegasjon frå Statens vegvesen Hordaland vitja Vik Verk nyleg. Rekkverklaget til anleggsavdelinga var med, og nytta høvet til å drøfta ulike faglege spørsmål med Hydrostaben i Vik.

Etter ein gjennomgang av produksjonen, med vekt på trafikkavdelinga, var det høve til spørsmål og utveksling av synspunkt på rekkverkløysingar. I dag nytter Vegvesenet i Hordaland trestolpar når det skal monterast rekkverk. Vik Verk legg ikkje skjul på at dei helst vil selja eigenproduserte sigmastolpar.



Rekkverklaget diskuterar rekkverkløysingar med produsenten. Frå venstre Knut Reidar Tveit, John Hillmann, Vik Verk, Reidar Bruvik og Svein Ove Espeland.

## Med rekkverklaget på fabrikk

AV GEIR BREKKE OG ERLING GRØNSDAL (FOTO)

**Investering kontra vedlikehald**  
Sigmastolpane kostar 80 kr. stykket, medan trestolpane er 20 kr. rimelegare.

Formann for rekkverklaget, Reidar Bruvik, legg vidare vekt på at vegen der stolpane skal plasserast er ujamn, slik at

det er trong for pålar av ulik høgde. Eit tilleggsargument for bruk av tre er at monteringa kan gjerast raskare.

Mot dette legg Vik Verk vekt på at det er lågare vedlikehaldskostnad ved bruk av stål stolpar. Ved justering av høgda som fylgje av nye asfaltlag på vegen, kan heile rekkverket jekkast opp dersom det er nytta sigmastolpar.

Nils Nonås frå innkjøpseksjonen stadfestar at det er høge vedlikehaldskostnader på rekkverkstolpar i samband med påkøyrslar, asfaltlegging og snøbrøyting. Spørsmålet kan stillast om meirkostnader med innkjøp av stål kan takast inn att på sparte vedlikehaldskostnader.



Formann Reidar Bruvik, Statens vegvesen Hordaland (i midten) i samtale med Arne Dag Nummedal (t.v.) og John Hillmann frå Vik Verk om ein produksjonsteknisk detalj.

Trafikkskilt er også eit produkt frå Vik Verk. Arne Dag Nummedal (i midten) drøfter overflatedetaljar med oppsynsmennene Jan-Gunnar Tufteand (t.v.) og Alf Storlid.



### Sikring av tunnelportalar

Etter to alvorlege trafikkulukker siste året har sikring av tunnelportalar blitt eit aktuelt emne i Vegvesenet. Framlegg om rekkverk forbi portalane har vore reist. Saka vart drøfta då rekkverklaget vitja Vik, og vertskapet lovde å leggja fram eit framlegg til løysing.

Det ligg no føre, og går ut på montering av en ny type føringskinne på 4 mm istadenfor den tidlegare på 3 mm. For å oppnå best mogleg spenn i rekkverket, og såleis ein best mogleg skadehindrande effekt ved påkøyrse, er det framlegg om å setja opp eit fortløpande rekkverk frå 30 meter framfor portalmunninga, til eit punkt som ligg 30 meter innanfor indre portalkant. Rekkverket er festa til sjølve betongportalen med ekspansjonsbolt, og elles med sigmastolpar i 30 meters lengde på kvar side.

## Tjue år i trafikken

Hydro Aluminium Vik Verk fyller 20 år i 1989. Trafikkavdelinga har framleis tyngda av produksjonen, med 50–65 prosent av totalomsetnaden, som i fjor kom opp i 110 mill. kr. Det er ein nedgang på 10 mill. kr. frå året før, noko som skuldast svikt i leveranser til oljeretta verksemd. Såleis oppnådde Vik Verk i fjor eit driftsresultat på 4 mill. kr., mot det doble i 1987.

Norsk Hydro eig Vik Verk, som utgjør ei eiga resultatening innan konsernet, med eige budsjett og rekneskap. Men Vik Verk er ikkje eige selskap. Verksemda har i dag 180 tilsette.

## Positiv utvikling

Rekkverkslaget har dei siste åra hatt ei positiv utvikling. Laget har jobba effektivt med å betra arbeidsmetodane, og for hvert einskildeoppdrag vurdert alternativt utstyr for å utføra jobben så billeg som råd. Dette krev ei grundig planlegging og oppfølging. Det er difor på tale å styrke laget på oppsynsida, opplyser avd.ing. Nils J. Rosnes til Veg i Vest.

Vi reknar oss i stand til å kunna tevla med private kontraktørar på rekkverkmontasje. Vi veit at vegmeistarane og anleggsleiarane i Vegvesenet henter tenestene sine der dei er rimelegast. Vi er interesserte i å rekna på eigenregikalkyle for slike oppdrag, seier Rosnes, som ser fram til utskifting av den 11 år gamle rekkverkstraktoren ved årsskiftet. 1990-budsjettet legg opp til at noverande boreutstyr skal skiftast ut med ein hydraulisk slaghammar med stålspigg, som gjer jobben med «planting» av rekkverkstolpane raskare enn noverande metode.

## VEGTRAFIKKOPPGAVER I ETATEN:

Biltilsynssjef Kjell O. Hasselgren er glad for at samferdselsmyndighetene nå legger større vekt på vegtrafikkoppgavene. (Foto: Geir Brekke).



# Tiden moden for bedre samordning

— Tiden er moden for å se på om vi ikke kan løse Vegvesenets vegtrafikkoppgaver på en mer effektiv måte. Det er nå gått 10 år siden biltilsynet ble fullt integrert i vegetaten, men fremdeles arbeides det parallelt innen flere avdelinger med nært beslektede spørsmål. Nå er tiden inne til å se på mulighetene til en bedre samordning, og eventuelt flytting av arbeidsoppgaver på tvers av gamle avdelingsgrenser, sier biltilsynssjef Kjell O. Hasselgren til Veg i Vest.

AV GEIR BREKKE

— Jeg har følt lenge at vi arbeider litt tungt med vegtrafikkoppgavene i Statens vegvesen. Situasjonen er slik at trafikkseksjonen både i biltilsynet og ved planavdelingen på vegkontoret er sterkt engasjert på samme fagområde. I tillegg har vegbruksseksjonen i vedlikeholdsavdelingen et ansvarsområde som ligger tett opp til biltilsynets.

### Hensynet til publikum avgjørende

— Kan du nevne noen eksempler?

— La oss ta dispensasjoner fra kjøretøyforskriftene. Biltilsynet har ansvar for å gi generelle dispensasjoner, mens vegbruksseksjonen i vedlikeholdet gir spesielle dispensasjoner, som løyve til å føre ekstra tung last. Dette vil nødvendigvis bli oppfattet som en rar ordning hos det jevne publikum. At man må forholde seg til ulike avdelinger innen Vegvesenet for å få dispensasjon. Som en serviceetat for trafikantene er vi nødt til å se problemene fra publikums side, sier Kjell O. Hasselgren.

### Samkjørt i rundkjøringer

— Rundkjøringer er en ny trafikk løsning som reiser mange spørsmål blant trafikantene?

# MILJØUNDERSØKELSE I BILTILSYNET

AV LISA A. HOPLAND

Biltilsynet ved Hordaland vegkontor har gjennomført en arbeidsmiljøundersøkelse med hovedvekt på lederskap i alle sine avdelinger nå i vår. Det er vegsjefen som er oppdragsgiver.

Konsulentfirmaet ISU (Institutt for samarbeid og utvikling) har gjennomført undersøkelsen, og stått ansvarlig for tilbakemeldingen. I tillegg er det opprettet en styringsgruppe bestående av biltilsynssjefen, en felles representant fra stasjonene Odda, Voss og Stord, og en representant fra hver avdeling ved Bergens-stasjonen. Vegkontoret er representert med administrasjonssjefen, hovedverneombud og organisasjonskonsulenten.

Styringsgruppens hovedfunksjon i tiltaksfasen blir å være et rådgivende organ overfor biltilsynssjefen, med tanke på de tiltak som skal prioriteres og iverksettes.

På bakgrunn av den skriftlige rapporten fra ISU vil styringsgruppen utarbeide en handlingsplan for tiltak i løpet av juni måned.

— Derfor er det svært viktig at etaten gir et entydig og samkjørt budskap til trafikantene. Trafikkseksjonen ved planavdelingen forbereder rundkjøringer, nye vegstrekninger og nye kryss, som forutsetter endringer i kjøremønstret. Kontakt med publikum er viktig i denne prosessen. Biltilsynet har en utstrakt kontakt med trafikantgrupper, ikke minst gjennom føreropplæringen. En dialog med kjøreskolene gir oss et nyttig korrektiv til slike planer. Lar Vegvesenets løsning seg gjennomføre?

— Etter hvert som det blir flere firfeltsveger i Bergens-området reiser det seg behov for en gjennomdrøfting av hvilke trafikk løsninger vi skal anbefale. I dag blir ventrefeltet oppfattet som et rent forbikjøringsfelt. Det er iallfall det budskap trafikantene mottar når politiet håndhever reglene. Samtidig er Vegvesenets mål med firfeltsvegene at kapasiteten skal økes. Folk er opptatt av rett og galt, mens virkeligheten fordrer ulike løsninger, alt etter situasjonen man er i, og ikke minst en tilpasning til trafikken for øvrig. Å bruke firfeltsvegene som tofeltsveg er iallfall en gal løsning.

## Utvalg ser på saken

— Hva bør konkret gjøres for å bedre samordningen av vegtrafikkarbeidet ved Statens vegvesen Hordaland?

— Vi bør få fart i det utvalget som er nedsatt for å se på saken. POC-utvalget har valgt et såkalt «synerteam» som skal analysere situasjonen og komme med forslag til endringer for å bedre effektiviteten. Jeg håper at dette utvalget vil komme fram til løsninger som blant annet kan gi en bedre utnytting av biltilsy-

nets kunnskaper om kjøretøy og trafikantadferd i de øvrige avdelingers arbeid med trafikkspørsmål.

## Vegtrafikk stadig viktigere

Hasselgren er ellers glad for den økte vekten myndighetene nå legger på vegtrafikkspørsmål. Et klart signal ligger bare i navnet på den nye planen, Norsk veg- og vegtrafikkplan. Skal vi følge opp de politiske signaler som kommer, må

vi også i Hordaland orientere innsatsen i større grad om trafikkikkerhetsarbeid, mens innsatsen på nybygging gradvis vil avta.

Hensynet til miljøet vil bli stadig mer påtrengende, og biltilsynet er klar til å ta imot de store utfordringer som ligger her, sier Hasselgren, som ser grunnlag for fortsatt vekst for både biltilsynsarbeidet og vedlikeholdsinnsatsen til Vegvesenet i kommende tiår.

## ☆ Konservativ...

Forts. fra side 4

trafikken i 1988, når både bil og passasjer er medteken. No er det i Norsk Veg- og Vegtrafikkplan for 1990-93 sagt at bompengefinansiering i framtida må baserast på innkrevjing berre for bil, og ikkje for passasjerar. Dersom vi må ta omsyn til dette, er det tale om ein auke i taksten på kring 25 prosent. NVVP opnar for at ein kan leggja på takstane opp til 40 prosent, så vi held oss i så fall til signala frå styresmaktene. Men eg ser helst at vi kan halda på opplegget vårt, slik det er skissert i hovudplanen.

## Vanskeleg val

— Har det vore vanskeleg å velja Tre-

kantløysinga framfor kombinasjonen Stokksundbru til Bømlo og vegtunnel mellom Stord og fastlandet?

— Eg har iallfall knappast vore borti nokon vegplan der valet mellom hovudalternativa har vore så vanskeleg. Både kostnadmessig og i transportøkonomisk nytteverdi kjem dei heilt likt ut. Den delte løysinga, som inkluderar flytebry over Stokksundet, er den miljømessig sett klart beste løysinga, samstundes som den gjer det mogleg med ei gjennomføring i to byggjesteg. Vi har sjekka alle moglege variantar når det gjelder det tilrådde alternativet med tanke på ei delt utbygging. Svaret er at det ikkje let seg gjera å byggje ut Trekantsambandet i fleire byggjesteg.

## Alle alternativ med

— Er hovudplanen dekkjande for den handsaming som no er i gang, eller der det fare for at planprosessen må startast

på ny, ved at fleire alternativ må greiast ut?

— Vi har hatt ein klar strategi for arbeidet med hovudplanen i så måte. Alle einskildløysingar på dei ulike parsellane er greidd ut. Nokre er vraka på grunn av kostnadstala. Dersom grunnlegginga for dette ikkje skulle vera fullnøyande, er det mogleg å trekka desse alternativa fram att i den vidare handsaming av planen. Gjennom innsamling av forehandsmerknader har vi fått justert fleire sentrale punkt i planen. Som dome kan eg nemna at det tilrådde alternativet for flytebry over Digernessundet er tilpassa trongen som Aker Stord har for bruk av området.

— Eg meiner den framlagde hovudplanen er eit godt grunnlag for ei brei drøfting av fastlandsambandet for Stord, Bømlo og Fitjar, sluttar overingeniør Kjell Hisdal ved Statens vegvesen Hordaland.



Målinger på årets asfaltdekker viser en halvering av hulrommet. Bildet er tatt under asfaltlegging på E68 ved Lussand i Hardanger.

# Egenprodusert asfalt — ved et vendepunkt

Det har de siste 4-5 årene vært registrert endel kvalitetssvikt på asfalten produsert i egen regi ved Eikefet. Denne kvalitetssvikten har gjort seg gjeldende som en uvanlig høy slitasje av dekkene. Ved overgang til bruk av mer myk asfalt har det i tillegg oppstått en del vedheftingsproblemer, dvs. at binde-middelet har løsnet fra stein-materialet og lagt seg på veg-skulderen som et klebring belegg.

---

AV RUNE KILEN OG  
ERLING GRØNSDAL (FOTO)

---

Derfor ble distriktslaboratoriet i samarbeid med dekkeseksjonen engasjert i arbeidet med å løse disse problemene.

Hovedårsaken til vedhefteproblemene har vi funnet på selve asfaltverket, en konstruksjonsfeil har gjort at vi har fått en ufullstendig innblanding av amin i massen. (Amin er et kjemisk stoff som styrker heften mellom stein og binde-middel). Av tester veglaboratoriet har foretatt har vi også funnet at den amin-typen vi har brukt siden 1986 har vært for svak til det knuste steinmaterialet vi har brukt. (90% knust fra 1984).

## Sterkere slitasje

Hulrommet i Eikefet-dekkene har ved analyser vist seg å være for høyt. Det er en velkjent sak at jo høyere hulrommet er, desto større blir piggdekkslitasjen. Under en Trøger-test (simulert piggdekkslitasje) ble det laget til ett sett prøver med 100% knust stein og ett sett med 100% naturstein. Disse prøvene ble laget til for å eventuelt avdekke svakheter i mørtdelen til den knuste steinen. Hulromsmålingene viste at prøvene med den knuste steinen inneholdt dobbelt så mye hulrom som prøvene med naturma-

teriale, ved likt komprimeringsarbeid. Slitasjemessig var det en forskjell på ca. 47% i favør av naturgrusen.

## Nye tester

Det er her usikkert om forskjellen i slitasjeegenskapene skyldes ulike material-egenskaper eller forskjell i hulromsinnhold. Dette vil vi prøve å finne ut av gjennom tester som admin-leverandøren skal utføre for oss.

Konklusjonen er at asfalt med mye knust grus lar seg vanskeligere komprimere enn masse med naturgrus.

Dessuten har naturgrusen bedre vedheftingsegenskaper enn den knuste steinen.

På dette grunnlag er amindoserings-anlegget på verket bygget om, «besk» amintype er valgt og andel i naturgrus er økt fra 10% til vel 40%.

Ny målinger på asfaltdekkene fra i år viser at hulrommet er redusert til nesten det halve sammenlignet med tidligere år, og ligger nå godt innenfor toleranse-grensene.





Solveig Torsvik på Toppe i lag med (f.v.) Konrad Ulvatn, Arne Eide og Jens Tveit Aga. (Foto: Trygve Lien).

# Stortingsvitjing til Toppe og Rådalen

**Stortingsrepresentant Solveig Torsvik (Ap) har etter invitasjon frå tillitsmannsutvalet vitja Statens vegvesen Hordaland. Turen gjekk til Rådalen vegsentral, veganlegget på Hesthaugen i Åsane og attføringsverkstaden på Toppe. Det vart orientert om aktuelle spørsmål i vegarbeidsdrifta i Hordaland, både med tanke på handsaminga av Norsk Veg- og Vegtrafikkplan, og til ålmenn informasjon for stortingsrepresentanten.**

Det var i samband med eit møte mellom Norsk Arbeidsmannsforbund og samferdslenemnda i Stortinget at invitasjonen kom. Under samtalar om prosjekt maskin, ga Torsvik uttrykk for at det kunne vera interessant å sjå på kva Hordaland har fått til på dette feltet.

## Maskin og verkstad

Programmet starta ved Rådalen vegsentral der Jan H. Nielsen orienterte om maskinavdelinga. Maskindrifta tel i dag 170 tilsette og rår over 328 konkurransemaskiner og 181 beredskapsmaskiner. Avdelinga har eigen asfaltproduksjon. Saman med Nordland er Hordaland no peika ut til å vera prøvefylke for maskinprosjektet.

Åsmund Johansen fortalte om verkstaddrifta. Statens vegvesen Hordaland har ein av dei største maskinverkstadane på Vestlandet. Tenester blir utført til ein timepris på 250 kr. Dermed kan verkstaddrifta i Vegvesenet i høg grad konkurrera med private tilbod.

## Anlegg og attføring

Der var deretter synfaring til nordre innfartsåre og anleggsdrifta i Åsane. På Hesthaugen gjekk anleggsleiar Bengt Drageset mellom anna inn på kva verknader Norsk Veg- og Vegtrafikkplan kan få for Hordaland. Drageset kom elles inn på bruken av eigenregikalkylar, og understreka at ein har hausta gode røynsler med dette tiltaket i fylket.

Bergens-turen vart avslutta ved att-

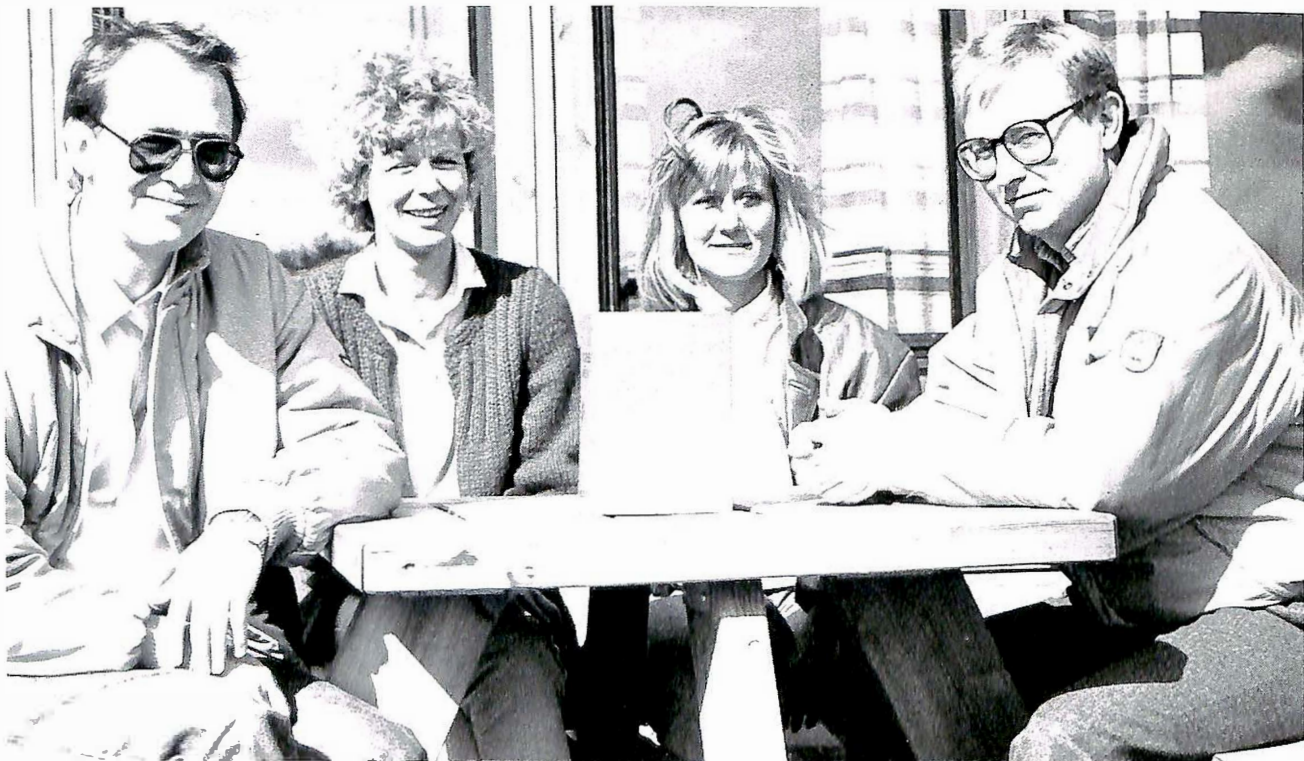
føringsverkstaden på Toppe. Verkstaden er ein arbeidsplass der siktemålet er å få ned sjukefråveret i Vegvesenet. Solveig Torsvik sa ho var overraska over kor langt Hordaland er come på dette feltet.

## Nyttig tur

Under avsluttinga sa Solveig Torsvik at ho var glad for å ha tatt turen til Hordaland. Ikkje minst gjennom samtalar og kommentarar om vegarbeidsdrifta. Ho sa seg vel nøgd med opplegget som vertskapet hadde lage for turen.

Hovudtillitsmann Jens Tveit Aga seier til Veg i Vest at ein ser det som svært viktig å halda vedlike ein dialog med sentrale stortingsrepresentantar. Det er viktig at representantane får høvetil å koma ut og sjå kva vi steller med. Vi ser vitjinga som ein del av det fagleg-politiske samarbeid, seier Tveit Aga som er takksam for det engjement som vegkontoret viste ved vitjinga.

Kontakten som er knyta med Solveig Torsvik er av stor verdi, ikkje minst når ho no har teke over som leiar for samferdslenemnda i Stortinget, etter Oddrun Pettersen.



Staben ved juridisk seksjon fanga i ein avbrekk i den daglege prosedyre. Frå venstre Knut Bergo, Britta M. Oen, Tove Nissen-Sollie og Jostein Søfteland. (Foto: Geir Brekke).

# Vaktbikkje og meglar

## *Ikkje berre advokat for etaten*

Juridisk seksjon ved Statens vegvesen Hordaland har fleire rollar å spela. Sjølv om juristane skal gje rettleiing til etaten, og ofte er å finna som advokatar for Vegvesenet, er dei i utgangspunktet tiltenkt i minst like viktig oppgåve som eit hjelpeorgan for grunneigarar og publikum elles, når private interesser ligg i vegen for Staten sine byggeplanar. Å syta for at grunneigarar får ei rett handsaming i etaten er eit vesentleg arbeidsfelt for oss seier seksjonsleiar Jostein Søfteland til Veg i Vest.

AV GEIR BREKKE

— Skapar dette vanskar innad på vegkontoret?

— Det er god forståing i leiinga for at denne oppgåva må takast alvorleg. Det kan vel stundom vera litt tungt å fordøya for ein velrøynd fagmann i vegbygging når vurderingane blir overprøvde juridisk, og kursen må justerast.

### Privat advokat som grensedragar

— Kvarhen går grensa mellom meglarrolla i tilhøvet etat-publikum og oppgåva som advokat for Vegvesenet?

— Når grunneigarinteressene blir ivaretekne av ein advokat dei sjølve en-

presentant for etaten sine interesser. Dette gjeld sjølv sagt også når grunnspørsmåla skal løysast gjennom skjønnsretten.

— Juristane har også ein kontrollfunksjon innad i etaten?

— Ved kjøp av tenester utanfor etaten gjeld det særskilte reglar i Staten. Juridisk seksjon er pålagt å gjennomføra kontroll av at reglane blir fylgde. Dette skjer i samråd med rekneskapsseksjonen. Vi skal m.a. vurdere kontrakter for maskinleige og brøytekontrakter.

### På rett veg

— Korleis er det å spela kontrollrolla i etaten?

— Det kan vera kjenslevart å måtte pirka borti dei disposisjonar våre oppsynsmenn og anleggsleiar har gjort.

Juridisk seksjon skal her vera ei vaktbikkje, og alle er ikkje like glade i hundar, smiler Søfteland, som alt i alt synes forståinga av verdien i å opptre formelt korrekt er aukande mellom dei tilsette i Vegvesenet.

— Men vi kan vel bli enda betre?

— Det blir vi minna om stadig vekk. Publikum og grunneigarar ser på saks- handsaminga med meir kritiske auge enn før. Det medverkar til at vi skjerpar oss i etaten.

### Forvaltningslova viktig

— Juridisk seksjon kjenner vidare ansvar for at vi held ein god standard i sakshandsaminga vår. Kursverksemda blir diverre noko forsømd med den aukande saksmengda vi har hatt dei seinaste åra. Vi burde m.a. med jamne mellomrom driva kurs i forvaltningslova i Statens vegvesen Hordaland, seier Jostein Søfteland.

—Vegvesenet må møta oftare i retten enn før?

— Talet på saker er aukande, og ein- skilde saker er svært arbeidskrevjande. Her er juristane avhengige av at den aktuelle fagavdelinga i etaten gjev oss dei faktiske opplysningane vi treng, i rett tid. Det er ofte tale om strenge fristar som må haldast. Her må vi bli flinkare.

### Treng tid

— Er Statens vegvesen Hordaland sjølv-berga med juridisk hjelp?

— Vi er 3 juristar og ein merkantil medarbeidar, noko som gjev oss grunnlag for å prosedera skjøn sjølve. Men vegskjøn for hovudårer i Bergens-området må vi gjennomføra med innleigd advokathjelp. Det gjeld t.d. skjønnet for tilførselsvegane til Askøybrua, som kjem opp til hausten.

Søfteland sluttar seg elles til dei syns- punkta som grunnseksjonen la fram i førre Veg i Vest: Grunnspørsmål tek tid. Det verkar uheldig på grunnkjøpspro- sessen når det blir for kort tid mellom framleggjing av planen og igangsetting av anlegget.

— Ideelt sett burde skjøn haldast før byggjearbeidet tek til. Det verste er iall- fall skjøn som pågår i den mest hektiske anleggstida. Røynslene syner at dette verkar prisdrivande. Det ser alltid verre ut i terrenget når anlegget pågår enn når vegen er teken i bruk.

### Allmennpraksis

— Blir medarbeidarane spesialistar på dei ulike saksfeltene?

— Vi tek sikte på ei fordeling av sa- kene, slik at alle tre skal bli kjende med ulike problem. Etter kvart vil det likevel utvikla seg spesialkompetanse på ulike

felt. Ved Hordaland vegkontor står vi m.a. sterkt i entrepriserett, noko vi hadde god nytte av i Lau Eide-saka frå tunnelanlegget ved Lukksund bru ny- leg.

Juridisk seksjon bør i endå større grad inn i entreprisetilhøva. Private firma finn smutthol i anbudsgrunnlaget, som dei gjer seg nytte av til å betre innte- ninga si.

### Heller buskvern enn barnevern

— Men det er vel sjeldan at krava mot Vegvesenet når millionklassen?

— Tyngda av saksmengda gjeld mindre erstatningskrav. Det kan vera skader som oppstår under anleggsar- beid, som ureining av brønner og vatn- reservoar, hol i vegbana, og skader som dette kan føra med seg.

— Juristane står ofte i frontlina for den statlege vegforvaltninga. Er det ei vanskeleg oppgåve?

— Mykje vert rutine etter kvart. Men det vil stundom oppstå kontroversar når vi t.d. må stenga ulovlege avkøyrslar, eller skal gjera vedtak om sanering av eksisterande avkøyrslar.

Fjerning av vegetasjon kan ofte vera vanskelege saker. Ikkje sjeldan er grun- neigaren meir oppteken av å ta vare på hekken sin enn å betre trafikktrygglei- ken for ugane sine, seier Jostein Søfte- land til slutt.

## Blaut gamalost og knust kaffetraktar

*Det er spenn over sakene som juridisk seksjon får til handsaming. Alle stader der veg skal byggjast eller haldast i hevd ligg der fare for konflikter med grannane, om ikkje nett bak kvar sving, så iallfall ofte nok til at pengekrava snøgt blir til papirstablar i femte høgda på vegkontoret. Ingen saker er for små, og alle blir handsama etter lova.*

*Ein glytt i bunken med løpande er- statningskrav er interessant lesnad. Eit par døme frå E76 Røldal—Haukeli kan illustrera kva juristane våre har å bite i til kvardags.*

AV GEIR BREKKE

### Ost ved Svandalsflona

Ved rasoverbygget på Svandalsflona er det tippa stein ved veggen forbi

Fjellstå-stølen. I ein gamal jordkjel- ler har ein oppsitjar brukt å gjæra gamalost. Sist sommar vart det flaum og vatnet sto høgt over golvet slik at nedste delen av osteskabet vart stå- ande under vatn. Tilsaman 48 kg ost måtte kasserast etter flaumen, som det ikkje har vore problem med si- dan kjellaren vart teken i bruk til ostegjæring i 1970. Eigaren legg skulda på steintippen, og ber om er- statning frå Vegvesenet, til ein kilo- pris på kr. 45,-.

### Brøyta ned kaffitraktaren

Påska 1989 vart som kjent svært snø- rik, og det vart med eitt nok å gjera for brøytemannskapa. Også på vegen gjennom Røldal sentrum der det ligg nokre hus tett ved vegbana.

Snøket heldt folk innomhus i

store delar av påska på dei trakter, slik at dei hadde rikeleg høve til å passa på innbuet. Då brøytebilen kasta vekk snødungane frå vegen trefte den glaset til eitt av husa tett ved riksvegen, med det resultat at glasruta gjekk i knas og snømassane fauk innover kjøkenbenken. Der sto det ein kaffetrakter som ga etter for naturkreftene, og ramla i golvet med eit brak.

Og huseigaren tok pennen fatt for å krevja erstatning frå Vegvesenet et- ter tapet.

Huset er elles eitt av fleire som ligg i vegen for den nye E76 gjennom Røldal. Det vert såleis tinga om inn- løysing av eigedomen. Vonleg vert det siste påska at eigaren treng ottast at snøryddinga forbi husveggen skal gjera skade på inventaret.

# Påkøyrslar for 1,7 mill. på veginstallasjonar

AV GEIR BREKKE

Somme treng meir plass på vegen enn andre. Trafikkskilt, rekkverk, refugestolper, veglys og ikkje minst takinstallasjonar i tunnelane i Hordafylket, er ofte utsette. Siste året har juridisk seksjon ved Hordaland vegkontor registrert heile 101 erstatningssaker mot vegbrukarar som har rive ned eller skadd ulike veginstallasjonar i fylket. Samla skadebeløp er på 1.728.194 kr.

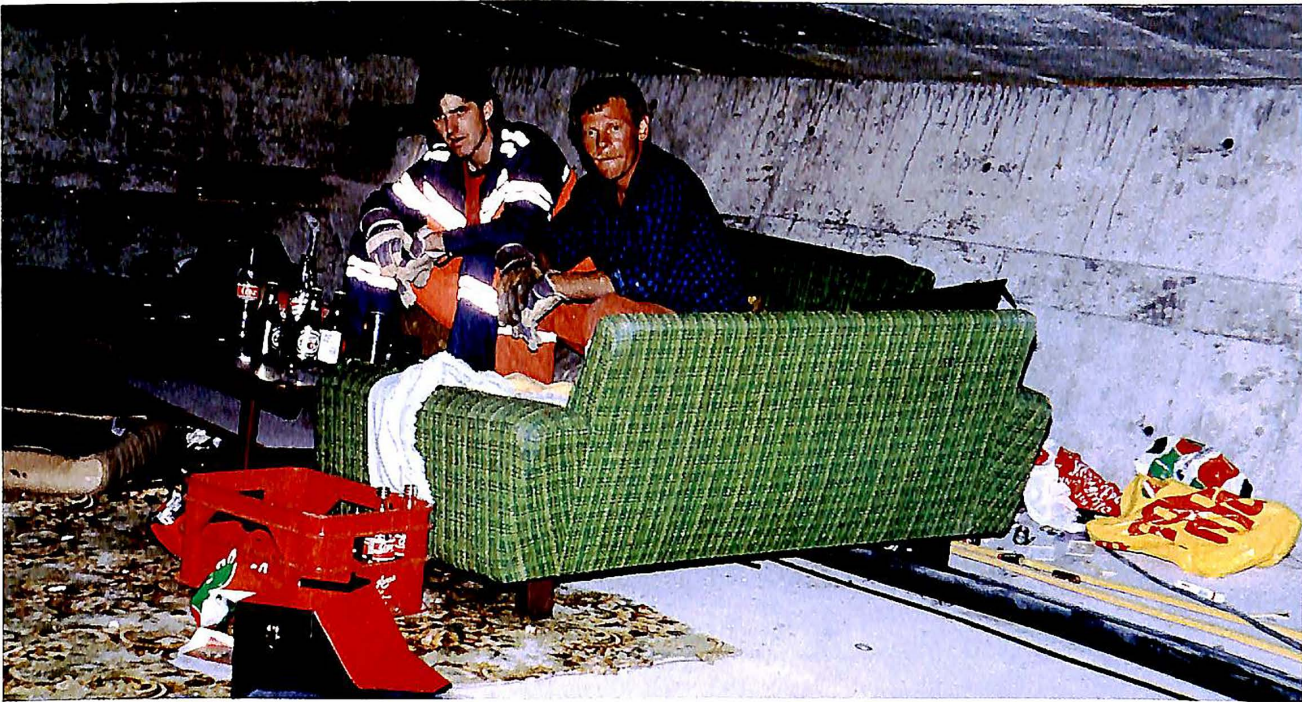
For halvtanna år sidan var Statens vegvesen Hordaland sterkt på etterskot med innkreving av erstatningane. Men etter at vi fekk oppretta eiga stilling for merkantile tenester ved seksjonen, har vi fått redusert restanselistene til det minimale, seier seksjonsleiar Jostein Søfteland til Veg i Vest.

## Selde bilen for å gjera opp

— Er det vanskar med å få inn pengane?  
— Dei økonomiske innstrammingane har gjort seg gjeldande her også. Det siste året har vi registrert ein auke i talet på inkassosaker, noko som har ført med seg mykje ekstra arbeid. Det kan gjelda så enkle ting som leige av prøveskilt, som det skal betalast for. Elles har det gått mykje tid med å krevje inn gebyr for overlast. Vi har døme på at lastebilgarar har matta selje bilen for å få gjort opp for seg, seier Søfteland.

Trafikkskilta er utsette for skader. Her er det eit nedkøyrd skilt ved eit fotgjengarfelt på Vossevangen som blir erstatta.  
(Foto: Geir Brekke).





— Velinnredet hjemmekos i brokassen, konstaterer Jørn Skibenes (t.v.) — og Peder Strand fra vedlikeholdslaget til Vegvesenet, fotografert etter at de hade funnet leiligheten som tidligere utenforstående hadde innredet i Nye Nygårdsbro. (Foto: Magnar Teigen).

## B O L I G A D R E S S E

# NYE NYGÅRDSBRO

Husnøden er stor i Bergen for tiden. Såpass stor at enkelte bergensere, uten å søke vegsjeften om løyve på forhånd, har tatt i bruk statens veginstallasjoner til boligformål. Under rutinearbeid på Nye Nygårdsbro nylig kom to av brovedlikeholdets medarbeidere over en velutstyrt leilighet i selve brokassen.

Til tross for sindige overlegninger om truende trafikkaos på Nygårdstangen, med relativt miserable utsikter for ren luft og akseptabelt støynivå — har representanter for byens innbyggere, uten et øyeblikk å ta mulige skadevirkninger i betraktning, funnet beliggenheten så

pass attraktiv at man har foretatt en regelrett husokupasjon. Intet mindre.

Det bør ytterligere bemerkes at den fullt møblerte kåken faktisk ble avdekket for bystyrets midlertidige gravlegging av Ulrikstunnelen, m.a.o. må fremtidsutsiktene for levelige boforhold ved Nygårdstangen ha vært høyst usikre ved innflytting.

### Leieferholdet opphørt

Likevel har de boligsøkende — og alle spor tyder på at vi her har med minst 2 personer å gjøre — tatt bryet med å klatre opp i brokassen gjennom en bunnluke. Høyden opp til husværet er ikke avskrekkende på den aktuelle plassen ved Florida.

Vegvesenets broleiligheter er umøblert, uten innlagt vann og strøm.

Møbler har leieboerne skaffet seg fra

lokale leverandører, med eller uten faktura.

Vann har det øyensynlig ikke vært behov for. Produkter fra byens bryggeri var rikelig tilstedeværende i leiligheten under besiktigelsen.

Strøm var åpenbart lånt fra Bergen Lysverkers linje som passerte tett forbi.

I det hele tatt har det vært utvist et prisverdig initiativ i en ellers dyster tid på det lokale boligmarked.

Leieferholdet er imidlertid nå oppløst, og det kommer ikke på tale å tilby noen utleiekontrakt for framtidig bruk av arealet. Uansett hvilken trafikksituasjon som måtte forefinnes i området Nygårdstangen i årene som kommer.

Saken er nå oversendt kommunens boligseksjon med gjenpart til avdeling for byutvikling.

grek

# LEIARAR OG LEIARSKAP

AV DRIFTSJEF JANN B. JENSEN

I eit debattinnlegg i Veg i Vest nr. 3/4 desember 1984 tek eg opp problemstillinga, Leiar = suksess? Tanken var å få i gang ein debatt omkring dette særst viktige emnet. Responsen på artikkelen var svært dårleg: ingen reaksjoner. Eg vel å tolka dette slik at emnet var for kontroversielt til at nokon følte seg kalla til å ta dette opp til debatt på det aktuelle tidspunkt. Det err mange ting som tyder på at tida er meir mogen no til på nytt å søkja å reisa debatten omkring leiarproblematikken. Tidsskrift og media berører dagleg desse emna, og ettersom eit dyktig og framtidsretta leiearsjikt er ein føresetnad for at også vegkontoret kan løysa sine arbeidsoppgave på ein effektiv og korrekt måte, er det ingen grunn til å la debatten liggja.

Det er fleire årsaker til at eg tar opp att emnet:

— Arbeidet med personalplaner for kontor- og utedrift pågår ut året.

— Vegkontorets virksomhetsidé bygger i hovudsak på at vi skal vera konkurransedyktige mot det private marked og innstilte på å yta maksimal service til våre kunder (trafikanter, samfunnet kring oss). Vi kan ikkje makta dette utan at leiarskiktet står på og greier å få *teamarbeidet* til å fungera best mogleg, slik at vi får resultat i tråd med vår målsetjing.

— Fleire av våre leiarar vil få problem med leiarrolla i framtida i fall dei ikkje har antennene ute mot omverda, tolkar signala rett og korrigerer kursen.

— Rolla som leiar har endra seg radikalt dei seinaste åra, og utviklinga held fram. Leiarrolla blir mindre fag og meir reindyrka leing (personalhandsaming, regelverk, oppfølging av målsetjing og resultat, møteverksemd).

## Hardt press på leiinga

Eg verken kan eller vil gje svar eller løysing på desse kompliserte og ofte innfløkte problemstillingane, men føler det som mi plikt som driftsjef å leggja fram mitt syn på desse viktige sakene. Eg vonar at andre gjer det same.

Uttra den røynde eg sit inne med i

hovudsak frå mitt arbeid ved Hordaland vegkontor, har eg gjort meg opp følgjande tanker innafor dette feltet:

— Auka krav til Vegvesenet på alle felt legg eit hardt press på leiinga, frå vegformann til vegsjef. Einskilde trivs med dette og tilpassar seg/fornyer seg i takt med krava. Andre har problem med omstillinga og kan vanskeleg tilpassa seg nye krav/forhold. Vi menneske er ulike av natur, heldigvis. At vi som regel blir meir konservative, og kanskje litt nostalgiske med åra, er heller ikkje noko særsyn. Men det som er viktig er at *vi i hovudsak er på «godfot» med oss sjølve og verdi ikring oss.*

## Respekt viktig føresetnad

*Kjem vi i den stoda at vi ikkje er villig til å endra oss i høve menninga krava frå overordna/sideordna/underordna, har vi eit problem.*

Den som då vel å halda fram som før, må venta at problemet ikkje minkar med tida.

Ein viktig føresetnad for å fungera godt som leiar er at ein blir *respektert* av dei ein skal leia. Høgste vnskje for ein leiar er å bli både populær og respektert. *Må* ein velja her, er *respekt* så avgjort å føretrekkja. Eg meiner då respekt for eigenskapar som fagleg dugleik, rettferd, og det å vera ordhalden.

## Åremålstillingar

Eg rår alle leiarar til å gjera opp ein slik status med jamne mellomrom, bygd på informasjonar frå miljøet ikring. Skulle konklusjonen bli at tida er inne for å skifta beite, so kan denne erkjenninga ha fleire positive enn negative element i seg. Dette under føresetnad av at avgjerda blir fatta på eit tidleg nok tidspunkt.

Problemstillinga ville vore enklare ifall vi i større grad tok åremål/engasjement i bruk i leiarstillingar i Vegvesenet. Bruk av åremålstillingar til og med avdelingsleiar synes naturleg. Saka blir debattert på sentralt hald.

Den på mange måter nye loyvingsstoda i åra frametter med forskot/tilskot/bompengar, som snart utgjør 50% av disponible midlar for Hordaland vegkontor, og med stor vekt på *tid* i bygningsfasen, tilseier og behov for meir nyanserte tilsettingsformer av personell.

## Det faglege kjem i bakgrunnen

Som eg var inne på i artikkelen i Veg i Vest i 1984, har ein stor del av våre leiarar ved vegkontoret bakgrunn frå sitt fag. Etter kvart som leiarstillinga i aukanda grad omfatter personellspørsmål, målsetting og oppfølging av målresultat — mindre fag — vil nokre av desse kome i ei vanskeleg stoda. Som leiar *må* ein dekkja heile ansvarsområdet for stillinga. Er ikkje leiaren innstilt på å tilpassa seg desse krava over heile spekteret, må han i alle høve syta for å ha ein medarbeidar som tek seg av resten. Blir ikkje dette ivaretatt på ein forsvarleg måte som medarbeidarane aksepterer, har leiaren eit problem som fort kan koma ut av kontroll. I alle høve vil det gå ut over produksjonen.

Eit generelt råd til leiarar på ymse nivå ved vegkontoret vil vera: Skaff deg tilbakemelding på korleis du fungerer som leiar. Ha antennene ute og vurder tilbakemeldingane seriøst. Kan du ikkje akseptera naudsvnt tilpassing, så søk nye utfordringar i ein annan jobb i verksemda. Sjansen er til stades. Vent ikkje for lenge!



Fra rundkjøringen på Hop. (Foto: Erling Grøndal).

# Gode råd om rundkjøringer

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. Som oftest vil ventetiden ikke bli særlig lang fordi køen brytes av trafikk fra andre tilfarter som skal ut av rundkjøringen før deg. I tillegg vil fartsnivået i rundkjøringen være forholdsvis lavt slik at mindre luker i trafikken kan utnyttas.

## 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. Hovedregelen for feltbruk er at de som skal ut første arm velger høyre felt. De som skal rett fram kan nytte det felt som er mest hensiktsmessig. De som skal til venstre velger venstre felt og skifter til høyre før utkjøring. Her gjelder reglene om vikeplikt ved feltskifte.

Hvilket felt som er mest hensiktsmessig kan variere fra rundkjøring til rundkjøring. Det kan også variere innen samme rundkjøring etter hvordan trafikkmønsteret varierer i løpet av døgnet.

## Kjøring inne i rundkjøringen

Ved skifte av «felt» inne i rundkjøringen gjelder her som ellers vikeplikt ved feltskifte. Som felt regnes den del av kjørebanelen som gir plass til et kjøretøy selv om oppmerking ikke finnes. Det er viktig at bilistene gjensidig tilpasser seg

hverandre inne i rundkjøringen slik at det oppnås en best mulig trafikkavvikling.

## Kjøring ut av rundkjøringen

Der utfarten fra rundkjøringen er traktformet, det vil si at det er to felt i begynnelsen som går over til et felt lenger framme, gjelder reglene om fletting. Dette innebærer at bilistene har gjensidig plikt til å tilpasse farten slik at de vekselvis kan fortsette uten unødig hinder eller forstyrrelse. Som felt regnes den del av kjørebanelen som gir plass til et kjøretøy selv om oppmerking ikke finnes.

## Bruk av blinklys

Ved innkjøring til rundkjøringen brukes normalt ikke blinklys. Det eneste unntaket er trafikkanter som skal ut i første utfart. De kan blinke allerede i innfarten hvis det er kort avstand til første utfart. Utkjøring fra rundkjøring skal alltid markeres ved å blinke til høyre.

MASSEKORSBÅND

RETURADRESSE:  
Statens Vegvesen  
Hordaland vegkontor  
Postboks 3645  
5033 Fyllingsdalen

**NESTE NUMMER KJEM I AUGUST/SEPTEMBER**

