



# VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN HORDALAND



NR. 4 - SEPTEMBER 1989 - ÅRGANG 13



Nr. 4 - 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

Framsdebilde:  
Ein sjømann vender heim. Knut J. Røkne er til dagleg telegrafist på Hurtigruta, og nyttar her fritida til ein rotur på Rv 13, som inngjekk i Vangsvatnet under flaumen i sommar. Meir om flaumsaka på side 28.  
(Foto: Erling Grønsdal).

Baksdebilte:  
Liten gut og stor lastebil. Frå den opne dagen ved Rådal vegsentral i høve Vegvesenet sitt 125-årsjubileium. Fleire biletglimt frå markeringa på side 16 og 17.  
(Foto: Erling Grønsdal).

Grafisk produksjon:  
BT/J. W. Eides Trykkeri

Ettertrykk velkomne -  
men oppgje kjelde!

# Vegen som attraksjon

**B**ilkø kan òg vera hyggeleg. Som når turistar, både nordmenn og utlendingar, let bilen stå midt mellom 5 meter høge brøytekantar i Dyrskaret på Haukelifjell. Gamlevegen mellom Midtleger og Ulevåvatnet er ein populær sommarveg for dei som ikkje hastar mellom aust og vest, men i staden vil oppleva fjellet. Dei store snømengdene denne sommaren gjorde at mange stogga for å sikra seg gode ferieminne på bilete og videoband frå denne vegen, og andre av fjellovergangane mellom Hordaland og nabofylka.

Det verka som om stor snøsmelting og brusande fossefall var ein magnet for turistane i år. Tilstrøyminga av bilturistar var iallfall særleg høg, også i Hordaland. Det var stundom vanskeleg å finna ledige bord på rasteplassar langs riksvegane gjennom fylket.

Det syner at dei reisande er på utkikk etter det blåkanta serviceskiltet for rasteplass når dei køyrer langs eit vakkert stykke Vestland.

Øg skilt nr. 628 dukkar opp på stadig fleire plassar i Hordaland. I Skjervet, på E 68 mellom Granvin og Voss, til dømes. Arbeidsformann Ivar Viik i Vegvesenet skriv om den nye rasteplassen i dette nummer av Veg i Vest. Her har vedlikehaldsområde 3 satsa litt ekstra for å finna ei tiltalende løysing. Eit godt sanitæranlegg gjer det ekstra hyggeleg og komfortabelt for turistane som vil stogga for å ta ein kvil, ei matøkt eller berre nyta naturen.

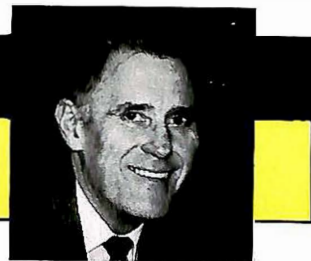
Alle kvileplassane kan ikkje vera like velutstyrte som den i Skjervet. Med det må framleis vera eit mål for Statens vegvesen Hordaland at det langs vegane i fylket skal finnast gode rasteplassar for trafikantane.

Vegen er også ein attraksjon.

*Geir Brekke*

## INNHALD

	Side
Veg til Toska .....	4
Glede for Fosnstraumbua .....	6
Snart tårnbygging for Askøybrua .....	10
Storstøyp i Storbotn .....	13
Biletglimt frå Rådal-fest .....	16
Maskinkjøp 1990 .....	18
Fin rasteplass .....	20
Betre reinhald i Bergen .....	21
Auka innsats frå Biltilsynet .....	22
God start for tilstandsrapport .....	25
Revymakar Frans Fransson .....	26
Vi presenterer den nye bedriftslegen .....	30



## Sterkere innsats for kollektivtrafikken

**Norsk Veg- og Vegtrafikkplan har passert Stortinget, og våre politikarar på alle plan og frå alle parti har gått inn for å betre kollektivtrafikken.**

**I dei mest tettbygde strok skal det utarbeidast transportplanar, og forholda skal leggast til rette for bussane.**

I Bergen er det enkelte som tørkar støvet av lokalbaneplanane frå 1970-åra, og meiner dei har funne løysinga. Andre klager på Bergen Sporvei eller på forstadselskapa. Dei fleste meiner at kollektivtilbodet i Bergen er for dårleg, at det er for dyrt for dei reisande og at tilskotet frå fylket og kommunen er for stort.

### Oslo-kø trass i bane

Samanliknar vi tilbod, pris og tilskot i Bergen og Oslo, så må eg seie at korkje Bergen Sporvei, forstadselskapa eller politikarane i Bergen har noko å skamme seg over, snarare tvert imot. Til tross for sterk satsing av NSB i Oslo-

området og eit godt utbygt lokalbanenett, så er korkje tilbod eller pris noko og skryte over. Tilskotet er derimot rekordstort, og køproblema på vegnettet er alvorleg. Dette bør våre lokalbaneforkjemparar merka seg, slik at vi slepp å ta opp att diskusjonen frå 1970-åra.

### Dei beste føresetnader

Men mange spør om Vegvesenet skal engasjere seg i kollektivtrafikken. Spørsmålet må vere om vi skal engasjere oss sterkare enn før, for vi er alt inne på dette feltet. Vi ser til at bussane er trafiksikre, vi byggjer kollektivfelt, busslommer og legg forholda til rette for bussterminalar. Vi prioriterer kollektivtrafikken gjennom lyskryss, og så bortetter.

Men vi må engasjere oss sterkare i arbeidet i å leggje forholda betre til rette for kollektivtrafikken. Vi har dei beste føresetnader for å vere med i arbeidet med samla transportplanar. Men la oss for alle del bli einige om arbeidsdelinga, kva som bør gjerast på sentralt hald, og kva som med fordel kan gjerast ute i distrikta. Vi må også ha ei klar arbeidsdeling mot samferdslesjefar, lokaltra-

fikkelskap og kommunar. Det manglar ikkje på oppgåver, men vi må ikkje gå i vegen for kvarandre.

### God avvikling i sentrum

Fløyfjellstunnelane i Bergen har betra forholda vesentleg for kollektivtrafikken. Etter kvart som innfartsvegane blir ferdige, vil all kollektivtrafikk få vesentleg betre forhold i Bergen.

Ved gjennomføring av den nye gatebruksplanen, kan forholda for busstrafikken bli ytterlegare betra, ved at delar av eksisterande gatenett blir omgjort til kollektivfelt. Eit godt eksempel her er vårt forslag om bussfelt over Torget.

Vi har ikkje nok gategrunn til å få samanhengande bussfelt gjennom sentrum, og vi må difor sørge for god trafikkavvikling også i dei sentrale delar av byen. Ikkje minst av omsyn til miljøet er dette viktig. For å unngå unødige bilbruk i sentrum, må det byggjast ut korttidsparkeringsplassar, til dømes under Festplassen.

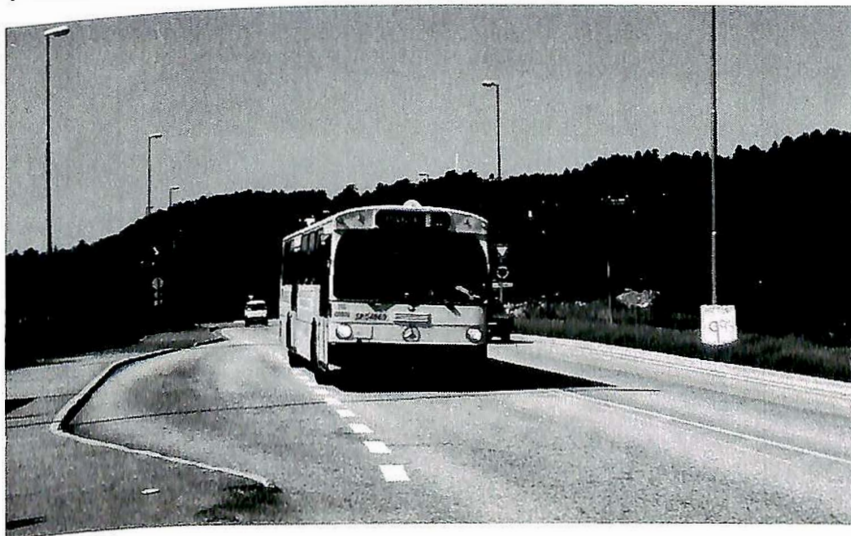
### Trafikkretta vedlikehald

Kva kan så gjerast for kollektivtrafikken utanfor dei sentrale delane av byen? Det vil føre for langt å komme inn på alt her, men eit par ting vil eg nemne. Eit betre trafikkretta vedlikehald, spesielt om vinteren, er eitt nøkkelord for effektiv bussdrift. Men for å få det til, må vi få redusert parkering og til dels få bort privatbilar i einskilde gater. Eit godt eksempel her er Ibsens gate, som blir nytta av store leddbussar på linje 3. Med redusert parkering får vi også ein vesentleg reduksjon i trafikkulykkene og eit betre miljø.

La oss sette i gang, og la det ikkje bli med kollektivtrafikken som med været, alle snakkar om det, men ingen gjer noko med det.

*Josef Martinsen*

**Vegvesenet må engasjere seg sterkare for å betre tilhøva for kollektivtrafikken.**



# Vegen gir ny kveik for Toska

Den 7. april 1987 blei første båtlasta med Sture-stein levert ved Mangersnes. Eit par veker seinare sette Magnar Ottesen spada i jorda på tomta si på Toska. I dag står han som medeigar i Toska Fiskeoppdrett A/S, den største verksemda på øya. – Eg hadde ikkje flytta attende til Toska utan at vegen hadde kome, sier Magnar Ottesen til Veg i Vest.

Av Geir Brekke (tekst og foto)

Dei 7 som eig oppdrettsanlegget i Toskasundet har samtlige tilknytning til øya. Dei fire som er fast tilsette i verksemda er alle medeigarar. I tillegg til produksjonen av oppdrettslaks, er det også skipa eit datterselskap som driv med utprøving av piggvar- og torskeyngel.

## Grøderikt

Oppdrettsanlegget vert dels drive i kombinasjon med jordbruk på Toska. Det er i dag 4 bruk som driv med mjølkeproduksjon på den grønne øya. Desse står for 6 prosent av den samla mjølkemengda i Radøy kommune.

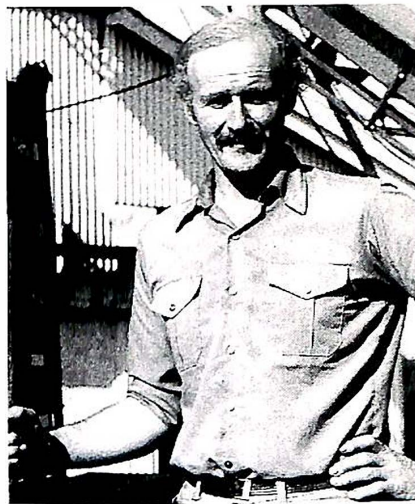
Opprinneleg var det 16 bruk på Toska. No vert mykje av arealet pakta vekk, og all jorda vert slegen.

– For bøndene gir vegen store fordelar, seier Kristoffer Toska. No kjem tankbilen og hentar mjølka i tunet, før måtte vi frakte henne i container ombord i båt. Likeeins er dyretransporten blitt langt enklare med vegfast samband til Manger.

## Såg mørkt ut

Kristoffer Toska har drive garden sidan 1981. Han vart vald til formann i den lokale aksjonskomiteen som har arbeidd for vegutlysning.

– Det hadde vore snakka om veg i 30 år. I mange år sto veg til Toska øvst på



– Vegen gir store fordelar for gardsdrifta, seier Kristoffer Toska, formann i aksjonsnemnda som arbeidde for at vegen skulle bli røyndom.

2. prioritetslista i fylkesvegplanen. Likevel opplevde vi fleire gonger at anlegg som sto bak oss på lista fekk løyst sine vegsaker, utan at det skjedde noko med Toska-vegen.

Det var lenge vanskeleg å finna ei løysing som kunne stetta Forsvaret sine strenge krav til seglingshøgde for Toskasundet bru. I det heile såg det temmeleg mørkt ut for vegen, og vi hadde heller

# Vegen er bra, brua er ferdig, og eg lever!

Svein-Erik Fjeld og Erling Grønsdal (foto)

– Vegvesenet har gjort ein framifrå jobb! Ja, somme av karane som har arbeidd på vegen her, er trollmenn og kunstnarar på sine felt. Eg er imponert.

Ein av dei som strålte mest om kapp med sola då Toskavegen blei opna, var Magnus Iversen – eldstemann på øya. Den enno vitale 87-åringen sine korthogne, gledesfylte kommentarar er ein gamal viking verdig:

– Vegen er bra, brua er ferdig, og eg lever!

Den tidlegare fiskaren, gardbrukaren, sjømannen og anleggsarbeidaren har budd på Toska heile livet og har til liks med andre øybuar venta på vegutlysninga i mange, mange år. Det var difor ein målbevisst veteran som



– Magnus Iversen, eldstemann på Toska, gler seg over nyevegen.

på opningsfesten strena over budehusgolvet med kurs for vegsjefen og rekte fram handa: – Takk for vegen, Martinsen! Slik gav han fyndig uttrykk for det Toska-folket følte den dagen.

Det vanka fleire blomkebukettar på Toska-nestoren og kona hans, Margit (82), under opningsfesten.

– Eg har ikkje fått offisielle blomster sidan i 1958, fortel Iversen. – Då var eg i Sjømannskyrkja i Genova, Italia, og blei også den gongen heidra fordi eg var den eldste som var til stades.

Ein månad etter vegopningna seier Iversen:

– For meg og kona har den viktige verknaden av vegen så langt vore at vi får besøk av dottera vår, som bur på Manger, nesten kvar einaste kveld. Det er storarta!

Ein diktar har sagt det slik: Kvart menneske er ei øy – og så må der bruer til. . .



— Eg hadde ikkje flytta attende utan veg til Toska, seier Magnar Ottesen, som har starta Toska Fiskeoppdrett A/S i lag med 6 andre med tilknytning til øya.

ikkje så god støtte for vegkravet i vår eigen kommune, seier Kristoffer Toska.

### Gjekk snøgt då steinen kom

Men dette retta seg storleg då løysinga med stein frå Sture dukka opp. Radøy kommune har gått inn med 2,5 mill. kr. i tilskot, og har dessutan forskottert 4,4 mill. kr. av fylkeskommunen sin del av kostnaden. Totalt har den 2,6 km lange vegen kosta 27,1 mill. kr. Då steintransporten først kom i gang gjekk det fort å få fullført vegen til Toska, som vart teken i bruk drøye to år etter at fyllinga frå Mangersnes vart pæmna.

Toskavegen er eit godt døme på at anleggsarbeidet kan gjerast snøgt og effektivt når berre pengemidlane kjem.

At vegen er helsa velkomen også av mange andre enn dei som treng han til

dagleg, har trafikken denne sommaren vist til fulle. Særleg i godveret søndagane har tilstrøyminga av framande vore stor. På det meste har det vore snakk om kring tusen bilar om dagen, fortel Kristoffer Toska til Veg i Vest.

**Toskavegen har synt seg å være eit svært populært turmål.**

### Stor søndagstrafikk

Statens vegvesen Hordaland har stått som byggherre for prosjektet, med Arnljot Jordal som anleggsleiar. Det har vore ein fin gjeng som har gjort ein god jobb, sa vegsjef Josef Martinsen under opningshøgtida. Han slo fast at Vegvesenet har møtt stor velvilje og kjent seg velkomen på Toska og i Radøy kommune. Han takka for godt samarbeid både med kommune, fylkeskommune og ikkje minst med Norsk Hydro, som skaffa stein til fyllingane.



# Fosnstraumprosjektet vel i hamn!

Frå gamalt av er ordet *fosn* knytt til gode hamneforhold. Fosnøya i Nordhordland er såleis ei øy som byr på lune hamner. Men geografien byr også på strie *straumar*.

Svein-Erik Fjeld og Erling Grønsdal (foto)

Sjeldan har *motstraumane* vore så strie som under framdrifta av Fosnstraumbua med tilførselsvegar. Men både nordhordlendingar og veg- og bru-byggjarar har lang tradisjon for å overvinne hindringar for å nå måla sine og kome vel i *hamn*. Og ikkje berre det — dei sirevar stendig etter å skape betre kontakt mellom folk. *Brua* er eit synleg teikn på dette.

Med andre ord — trass i at prosjektet har møtt visse motkrefter, er det no ført vel i hamn og bidrar til meir samband mellom folk i Nordhordland enn før. Slik blir namnet *Fosnstraumbua* eit dekkjande uttrykk for heile dette prosjektet.

Det var såleis reine 17. mai-stemninga då fylkesvaraordførar Kari Nesfossen opna Fosnstraumbua med tilførselsvegar 16. juni. Alle krav til ei vellukka vegopning var oppfylte: Strålende solskin, hundrevis av frammøtte, stivpynta skuleborn, vaiande flagg, hornmusikk, travle journalistar frå radio og aviser . . .

Ei busslast administrasjonsbyråkratar frå Vegdirektoratet fekk — nokre kanskje for første gong — oppleve ei vegopning i Utkant-Norge. Dei syntest å like det dei såg.

Dessutan — Austrheim Naturvernlag markerte seg også på opningsstaden. Og det var som det skulle vere. Fosnstraumbua ville ikkje vorte skikkeleg døypt utan at motstraumen hadde vore representert under dåpen.

Etter at ringvegen var opna, kunne endeleg den nye tidsrekninga i Nordhordland ta til.

Og så var det opningsfest etterpå. . . .

Fylkesvaraordførar Kari Nesfossen opna Fosnstraumanlegget assistert av Josef Martinsen.



# Høgt under taket i Fosnstraumen

Trafikken rullar over Fosnstraumbua. Den nye ringvegen i Nordhordland har blitt eit populært utfartsmål for Hordalands-trafficantane. Over sjølve bua, som bind Radøy og Austrheim saman, er det ein storvegs utsikt i alle retningar. Ferdafolket tenkjer knappast over at dei under seg har ei brukasse med dimensjonar for ein rommeleg bygdekino. På det meste er det nesten 9 meter frå golv til tak i «bruhallen».

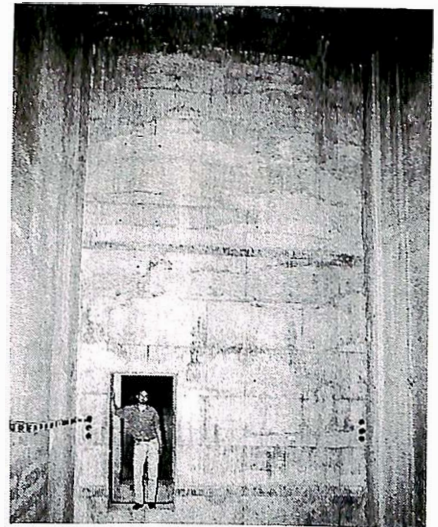
Av Geir Brække og Erling Grønsdal (foto)

Fosnstraumbua har ei samla lengd på 404 meter. Med eit hovudspenn på 182 meter er dette den nest lengste fritt fram-bua i Hordaland, etter Selbjørn-bua, med eit hovudspenn på 212 meter. Dei to sidespenna på Fosnstraumbua er på 91 meter kvar, medan endespennet er på 40 meter. Brua er 9,5 meter brei, med 2 meters fortau på vestsida. I kurva på bua er totalbreidda 10 meter.

Totalkostnad på Fosnstraumbua, med tilførselsveg på bae sider, er 72,3 mill. kr. Av dette fell 40,3 mill. kr. på sjølve bua, noko som gir ein meterpris på 100.000 kr.

Bua består av 4.500 kubikkmeter betong og 370 tonn med armering. Det blei nytta totalt 17.000 kvm. med forskaling. Selmer-Furuholmen hadde på det meste kring 40 mann i arbeid på bua, og då framdriftstempoet var på det beste oppe i 20 brumeter i veka.

I ordskiftet som er blitt reist etter at



Takhøgda i brukassa er kring 9 meter på det høgste. Byggeleiar Tor Arne Thorsen i Vegvesenet blir liten på inspeksjonsrunde inne i Fosnstraumbua.

bua sto ferdig har m.a. spørsmålet om ekstra sidespenn kontra fylling på nordsida av fjorden blitt reist. Det er på det reine at bygging av 3 ekstra sidespenn på Radøy-sida ville ha blitt kring 8 mill. kr. dyrare enn den valde fyllingsløy-singa.

## Kommunal glede

Fosnstraumbua haustar glede og sår ny optimisme i kommunane Austrheim og Radøy. Ordførar Knut Risnes slår fast at bua gir Austrheim 10 km kortare veg til Bergen. Han ser Fosnstraumbua som ein del av eit samla vegprosjekt, der Austrheim no kan spela ei ny rolle som trafikknutepunkt.

Kommunen får ein meir sentral kommunikasjonsmessig posisjon i distriktet, noko som gjev nye sjansar og utfordringar. Samstundes blir Nordhordland som region styrka.

Ordførar Olav Marås i Radøy peikar på den verdi ringvegen vil få som grunnlag for ny næringsverksemd. Regionen vert bunden saman slik at reisetida til dei andre bygdelaga langs ringvegen ikkje blir lenger enn ein rimeleg køyretur. Det tyder at det ikkje lenger

er så avgjerande kvar arbeidsplassane ligg innan regionen, så lenge dei er plasserte langs det nye ringvegssystemet.

Marås legg likevel til at ringvegen ikkje er fullført før han er bygd ut som tofeltsveg.



Fosnstraumbua bind Austrheim og Radøy saman, konstaterer ordførarane Knut Risnes (t.v.) og Olav Marås.

# Tofelts ringveg i Nordhordland til 200 mill. kr.

Av Geir Brekke

**Fosnstraumbua har løyst ut ringvegen gjennom Lindås, Austrheim og Radøy. Men skal vi nå målsettinga om ein fullgod tofelts ringveg må det nok satsast mellom 150 og 200 mill. kr.**

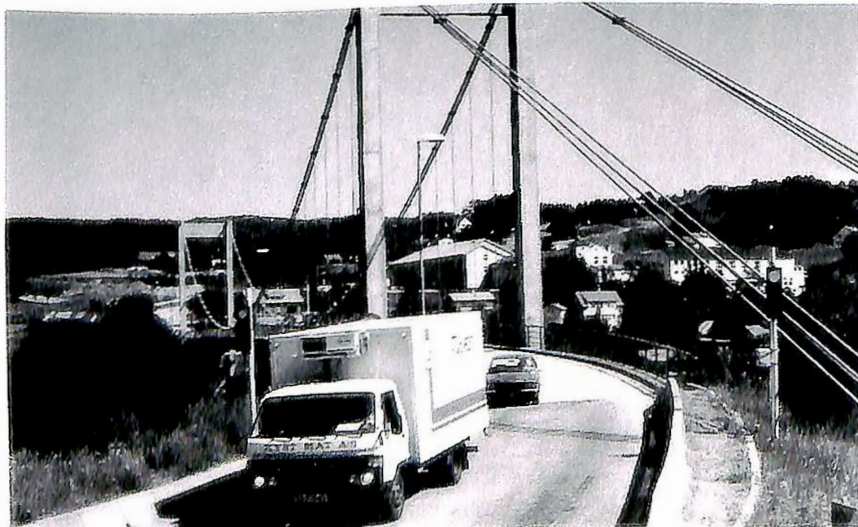
Det omfattar bygging av 15 km ny veg, og opprusting av 8-10 km eksisterande veg. Med m.a. ein 10 km ny veg frå Straume og sørover, vil samla distanse på ringvegen bli 83 km, seier distriktsleiar Magnus Follevåg i planavdelinga ved Statens vegvesen Hordaland.

I Austrheim er det i dag mest einfeltsveg mellom Førland og Toftegård. Målet må vera å få utvida denne 5-6 km lange strekninga til to felt. Sør for Fosnstraumen peiker omklassifisering av vegen til Bø seg ut som ei nærliggjande oppgåve. Men det vil vera trong for 10 km ny veg frå Straume og sørover på Radøy, i ei meir direkte line enn den trafikken i dag må nytta.

## Uvisst for Åseparsellen

Lenger sør er det trong for gang- og sykkelveg langs riksvegen ved Alver-

**Åseparsellen er ein av flaskehalsane som står att før det er bygt ein fullverdig tofelts ringveg gjennom Lindås, Austrheim og Radøy. (Foto: Erling Grønsdal).**



straumen, og ny bru over Alverstraumen. Nye vegløyningar gjennom Knarvik blir vurdert i samarbeid med Lindås kommune.

Verre er det for Åseparsellen på Rv 57. Det er 15 år sidan planen for ei omlegging av parsellen Seim-Hundvin var ferdig. Vegdirektoratet tok omsyn til protestane, og godkjende ikkje planen. Seinare godkjende vegsjefen ein utbetningsplan for eksisterande veg. Også denne planen møtte sterke protestar, men vart godkjend, under føresetnad frå Vegdirektoratet om at det skulle utarbeidast hovudplan. Dette vil ta tid, seier Magnus Follevåg.

**Alversundbrua er for smal til at to bilar kan passera kvarandre på brua, og er difor signalregulert. Ny bru må til for å gjef tofelts veg. (Foto: Geir Brekke).**



Oppsynsmann Rolf Østgulen og anleggsleiar John E. Ellefsen er godt nøgd med forsterkingsarbeidet i Hegglandsdalen, sjølv om dei gjerne skulle har meir midlar til fullføring av anlegget etter planane.

Av Geir Brekke (tekst og foto)

Endå ei vegstrekning er bygd om og forsterka til 10 tonns aksellast. På fylkesveg 137 er parsellen mellom Hauge og Lønningdal fullført som ein meir funksjonell veg. Målingar før arbeidet tok til, synte at vegen fleire plassar hadde svært låg bæreevne, med 2,5 tonn på det verste partiet. No held heile strekninga 10 tonns bæreevne, med 13 tonn som høgste måleresultat, opplyser John E. Ellefsen, som har vore leiar for anleggsarbeidet.



## Ti tonns veg Hauge – Lønningdal

– Løyvingane sette grenser for kor mykje ein fekk utført?

– Det er utført arbeid for 14 mill. kr. medan anlegget opprinneleg var kostnadsrekna til 24 mill. Vi har likevel greidd å nå målsettinga, å byggja ut vegen til 10 tonns aksellast. Eg vil seia at vegen er tilfredsstillande. Med bruk av mindre midlar har vi greidd å gjennomføre prosjektet svært nær opp til planen.

### Vedlikehaldet medverka

Utan tilførsel av vedlikehaldsmidlar til forsterking av vegen ville anlegget ha stogga på halvvegen, seier Ellefsen, som likevel har ei liste over arbeid på vegen som han gjerne skulle ha utført.

Grøftekantane er fullført så langt penge rakk. På ein del av strekninga er det berre føreteke opphøving av grøftene.

Ved Hjemdal er det ønskeleg å byggja

ny veg nokre hundre meter for å auka både tryggleik og framkomst.

Den nye vegen gjennom Hegglandsdalen har krevd grunnkjøp som tek halvparten av anleggskostnaden. Vegvesenet har anka skjønet, både på grunn av prisfastsetting og usemje om gamal vegbreidde. Skjønet ga 18-20 kr. for innmark og 11 kr. kvadratmeteren for beite.

### Omsyn til trafikkavvikling

Mange ekstra anleggskroner har likeeins gått med for å sikra god trafikkavvikling under anleggsperioden. Dette gjeld det vanskelege partiet i Rødsliane, der det er sprengt ut ei 15 meter høg fjellskjæring for å finna breiare hylle til vegen. I Lønningdal er det bygt ein viadukt for å finna god nok vegggrunn. Gjennom heile anleggsperioden har det vore sikring av sprengingsarbeidet, av omsyn til trafikantane. Tilleggskostnader var det òg på

grunn av dei utsprengte fjellmassane i Rødsliane, og tilpassing av dette uttaket til trafikkavviklingsplanen.

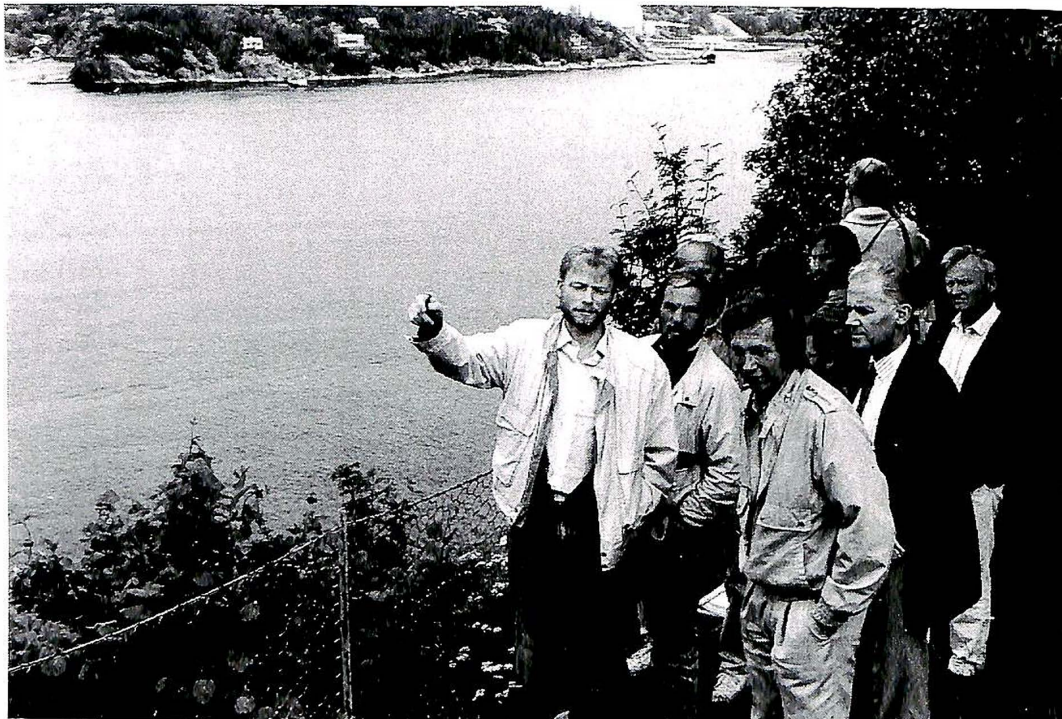
### Lange køyrety til Rød

Parsellen får etter utbetringa status for 18 meter lange køyrety mellom Hauge og Rød. Vidare til Lønningdal er tillete vognlengde 12,40. Dette samsvarar med ønsket frå Os kommune, som ikkje vil ha gjennomgangstrafikk av store køyrety, noko fylkeskommunen har samtykt i.

Både anleggsleiar John E. Ellefsen og oppsynsmann Rolf Østgulen er nøgde med samarbeidet med grunneigarane langs parsellen. Vi har prøvd å imøtekoma dei ønske som har reist seg undervegs. Mellom anna har ungdomshuset i Hegglandsdalen endeleg fått skikkeleg vassforsyning. Vegvesenet har bora ny djupvassbrønn, og den nye tilførsleidinga fryrs ikkje om vinteren.

## ASKØYBRUA:

Anbudssynfaring for betongarbeidene. Prosjektleder Bjørn Tore Wiik (t.v.) orienterer om terrengforholdene på bysiden. I øvre billedkant skimtes servicebåten for undervannspregningen, der brutårnet vil reise seg.



# Tårnbygging fra november

Det nærmer seg byggestart for tårnene til Askøybrua. Den store betongentreprisen skal påbegynnes i november i år, og arbeidene starter opp på Askøysiden, i samsvar med fremdriftsplanen. Bygging av fundament for brutårn på bysiden starter forhåpentligvis 1. mai 1990. Et forbehold tar Statens vegvesen her når det gjelder fullføring av Olsviktunnelen, opplyser prosjektleder Bjørn Tore Wiik.

Av Geir Brekke (tekst og foto)

Bygging av brutårnet på bysiden blir en stor utfordring, konstaterer 3 erfarne brufolk under synfaring på Bysjøen, med Bølerø på veg til England i bakgrunnen. Fra venstre Lars Blom Bakke (prosjekteringleder), Arne Vangsnes (leder av kontoret for hengbru, bruavdelingen i Vegdirektoratet og medlem av prosjekteringsgruppen) og Jan Olav Skogland (prosjektleder Salhusbrua).

I anbudsdokumentene er det sagt at eventuelle vanskeligheter med fjellet i Olsvik kan gi 1-3 måneders forsinkelse med tilkomsten til Brøstaneset. Entreprenøren må i så fall selv vurdere om man vil starte tårnarbeidet fra sjøen, el-

ler utføre oppdraget fra land på kortere tid.

### Første oppdrag snart fullført

Det var mandag 24. april kl. 11.25 at første salven ble sprengt på anlegget.





Sprengningsarbeidet på Storeklubben er avsluttet i løpet av september.

Første oppdrag omfatter sprengningsarbeider på Storeklubben, samt forankringskammer og tunnel til dette på Askøysiden. Denne jobben skal være fullført i løpet av september.

Arbeidet er ellers i gang med bygging av den 299 meter lange Storeklubben viadukt. Selmer Furuholmen vant anbudskonkurransen, og skal utføre opp-

draget for 17,3 mill. kr. Viadukten blir ferdig i oktober 1990.

Ellers nærmer man seg tidspunktet for utsending av anbud på stålarbeidene for brua. Dette går ut i oktober.

### Tilleggsentreprise

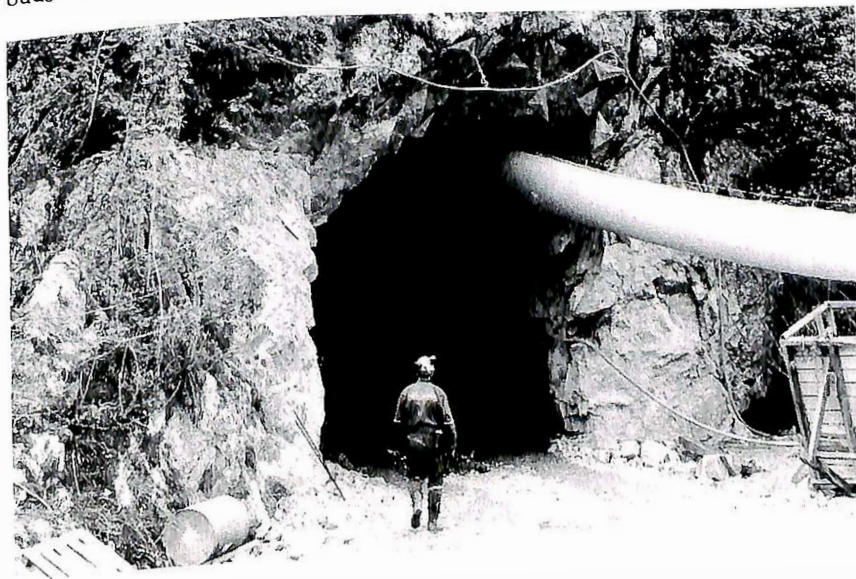
Innen 15. desember skal det ellers utføres en del andre oppdrag på bysiden,

også dette på entreprisse. Det gjelder utspregning for fundament til brutårnet på Bergens-siden, samt utspregning for landkar og plassering av byggekran. Dette anbudet omfatter dessuten opparbeiding av riggplass for anleggskontor og tilrigging av dette på Brøstaneset.

Statens vegvesen Hordaland skal opprette anleggskontor i en enebolig som er kjøpt i utbyggingsområdet. Det blir ført opp tilbygg til dette, som blant annet skal romme et lokale der man kan ta imot gjester under anleggsperioden, og informere om prosjektet.

I tillegg til de to som er ansatt i prosjektledelsen, Bjørn Tore Wiik og Asbjørn Valen, vil det i første omgang bli ansatt en ingeniør og en kontormedarbeider ved anleggsbasen på Brøstaneset.

Vegvesenet har også opprettet anleggskontor ved Storeklubben, også der i en enebolig som er innløst som en del av grunnervervet.



Tunnelen som fører inn til forankringskammeret på Storeklubben.

Spesialfartøyet «Pelaren» blir benyttet under den pågående undervannssprengningen ved Storeklubben. Brutårnene vil bli reist omtrent slik som skravert inn på bildet.



## Tårnfundament på 15 meters dyp

Arbeidet med å sprengre ut fundament til brutårnet på Askøy har pågått siden juni, og skal være fullført 20. oktober i år. Tårnet skal stå på 15 meters dyp, og innerkanten av tårnfundamentet kommer til å reise

seg tett i strandkanten, med en ytterkant mot fjorden 12 meter lenger ute.

Undervannssprengingen har gått etter oppskriften, så langt. Arbeidet har som ventet ikke vært til hindring for båttra-

fikken. Bading og dykking i et par kilometers belte rundt Storeklubben har imidlertid vært frarådd denne sommeren, i den tiden sprengning har foregått. Det er blitt varslet om «skytte-episodene». Blant annet har dykkerskolen i Skålevik blitt underrettet i god tid før hver salve.

## Vegvesenet løyser sjølv det umoglege

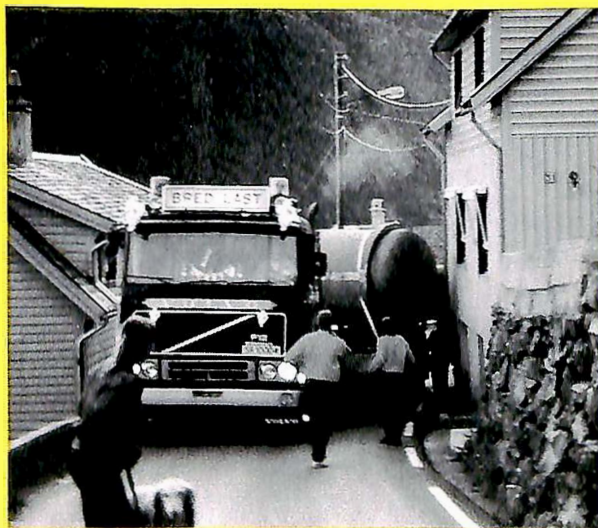
Sjølv om vegnettet stadig blir betre kan brei last framleis vera eit problem somme plassar. Som når BKK skal frakta fram den nye turbinen til Dale kraftverk, og det heile skal leverast om kaia ved Vaksdal Mølle. Det vart så trangt opp gjennom Vaksdal tettstad at vi måtte ta vekk takrenner for å sleppa fram mellom husa, fortel Terje Totland ved vegbruksseksjonen.

Bilen var 4,5 meter brei, og med last vog han 32 tonn. Statens vegvesen Hordaland hadde helst sett at turbinen vart landsett i Arna, men skipet ville av omsyn til hamnetilhøva der heller gå lenger inn i Sørfjorden, og det vart gjeve dispensasjon til transport gjennom Vaksdal.

Vaksdal-Posten var på plass for å dekkja hendinga, og kommentarane frå skodelystne vaksdøler var at dette var galskap. Avisa skriv vidare:

«Ein kald og roleg herr Totland frå vegkontoret sa at dette går bra, men at det slett ikkje er mykje å gå på.

Alle påstandar til tross: Den rolege karen frå vegkontoret viste at det umoglege av og til kan løysast.»



Trang passasje for BKK-turbinen på Vaksdal. (Foto: Terje Totland).



Nøkkelpersonar under bygging av viaduktene på nordre innfartsåre, med 4 betongpumpar i sving på Storbotn-anlegget i bakgrunnen. Frå venstre Jon Henning Strandos, Selmer-Furuholmen, og Vegvesenets eigne Magnar Teigen og Helge Giljarhus.

## Svær støyp i Storbotn

Av Geir Brekke og Erling Grønsdal (foto)

– I mine 14 år i Statens vegvesen har eg aldri opplevd at vi har hatt så mykje utstyr i bruk samstundes under ein betongstøyp, seier oppsynsmann Magnar Teigen i Statens vegvesen Hordaland til Veg i Vest. Under støypinga av overbygninga på Storbotn viadukt på nordre innfartsåre i Bergen i sommar, blei jobben på 430 kubikk fullført på ein dag, ved hjelp av m.a. 4 betongpumper og 2 sett vibrobrygge til å rette av toppdekket med.

Storbotn viadukt er den tredje av viaduktene i dette byggjesteget på innfartsåra. Dei andre er Hesthaugen (390 kubikk) og Åsavegen ved IKEA (414 kubikk). Viaduktene har same funksjonen. Dei skal knyte den nye innfartsåra til lokalvegnettet i bydelen, som m.a. omfattar dagens Rv 14 gjennom Åsane.

### Ferdig i november

Arbeidet på den første av viaduktene tok til 10. januar i år. Storbotn viadukt blei påemna 1. mai, og forskalingsarbeidet tok til 25. mai. Ferdiglevering er 2. september.

Heile den nye tofeltsvegen frå Storbotn til Nyborg skal takast i bruk i november i år.

Det er entreprenør Selmer-Furuholmen som har utført arbeidet med dei tre viaduktene på entreprisoppdrag for Statens vegvesen Hordaland. Gjennomsnittleg har det vore 10-12 mann i arbeid på anlegget, med 16 mann som topp den dagen overbygninga i Storbotn vart støypt. Denne viadukten er drøye 70 meter lang og 10 meter brei. Den er dimensjonert med to køyrebane, pluss gang- og sykkelbane. I overbygninga har det vore nytta tilsaman 75 tonn armering.

Entreprenøren har organisert arbeidet med rundsumakkord. At same firma fekk alle tre anlegga har gjever fordelar i planlegginga. Det blir sagt frå verksemda at ein har prøvd å læra av feil på den første viadukten til å gjera jobben betre på dei to siste.



Det vanket blomster til Statens vegvesen Hordaland for vel utført arbeid med oppstillingsplassen. Fra venstre prosjektleder Arild Hegrenæs, biltilsynsjef Kjell O. Hasselgren og anleggsleder John E. Ellefsen.

## Etterlengtet plass for tunge kjøretøyer

### Pluss øvingsbane for motorsyklister

— Statens vegvesen Hordaland ser på dette anlegget som en naturlig avslutning i sørenden av nordre innfartsåre, sa prosjektleder Arild Hegrenæs da den nye oppstillingsplassen for lastebiler, vogntog og busser ble åpnet på Nygårdstangen. Han takket for godt samarbeid med kommunen, ved Bergen Parkeringselskap, og ga ut-

trykk for at Vegvesenet gjerne blir med på liknende samarbeidsprosjekter senere.

---

Av Geir Brække (tekst og foto)

---

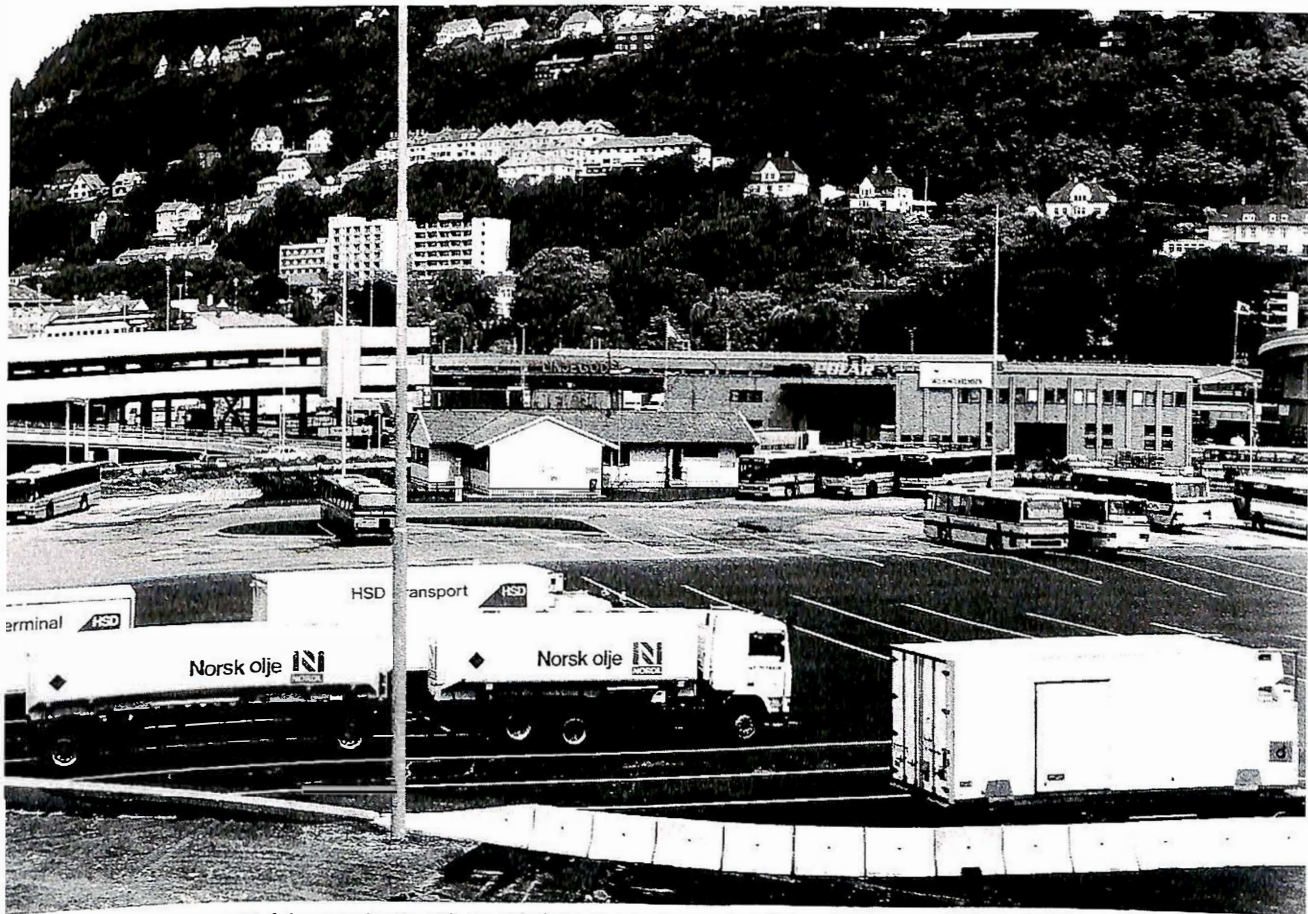
Statens vegvesen er godt kjent i området, siden anleggsarbeidet startet i 1982/83. Det har vært drevet mer eller mindre anleggsvirksomhet på Nygårdstangen hele tiden. Foruten 3 større brukentrepriser har det bl.a. vært mellom-

lagring av en halv million kubikk med stein.

#### Langvarig løsning?

— Oppstillingsplassen på Nygårdstangen er ment som en midlertidig løsning for tunge kjøretøyer, fram til en ny godsterminal blir realisert i Arna. Så lenge Ulrikstunnelen ikke er bygget, vil plassen i Bergen være et alternativ, sa direktør Truls Lorentzen i parkeringselskapet.

Plassen på Nygårdstangen løser et



Parkeringsplassen er på 16 dekar og gir plass til ca. 120 busser, vogntog og lastebiler. I bakgrunnen midt på bildet velferdshuset for sjåførene.

miljøproblem i Bergen sentrum. De ca. 50 vogntogene som har opptatt plass på kaiene og i sentrumsgater kvelds- og nat-testider, har fått et bedre tilholdssted. De tunge kjøretøyene trenger ikke lenger trafikkere sentrumsgatene i samme grad, med en oppstillingsplass plassert i enden av innfartsårene fra nord og sør.

### God service

Anlegget på Nygårdstangen er mer enn bare en parkeringsplass. Et tidligere kantinehus for bussjåfører er blitt utvidet og modernisert, slik at alle yrkessjåførene får et godt serveringstilbud på heldøgnsbasis. Et godt sanitæranlegg gir sjåførene anledning til dusj og klesvask.

Turistbusser blir tilbudt en egen tømmetank for busstolett, og Bergen har funnet løsningen på et problem mange byer har.

Plassen er dessuten utstyrt med kortbetjent dieselpumpe.

### Biltilsynet med

Også Biltilsynet har vært engasjert i opplegget for den nye plassen. Det er bygget en elektronisk styrt vektstasjon, som står fritt til disposisjon for brukerne av plassen døgnet rundt. Her kan man foreta veiing, med sikte på å utnytte lastekapasiteten fullt ut, noe Biltilsynet er svært opptatt av, sier biltilsynssjef Kjell O. Hasselgren.

En egen del av området er ellers avsett til øvelseskjøring for tunge motorsykler. Banen ligger like under viadukten på Nygårdstangen, slik at den er velegnet i all slags vær. Denne plassen løser også behovet for en treningsbane der man ikke møter nabokonflikter på grunn av støy. Det er også plass nok til å foreta realistiske bremseøvelser i stor hastighet, noe det ikke alltid er like lett å finne plass til ellers i Bergen. Banen vil selvsagt også bli benyttet av Biltilsynet til oppkjøring for motorsykkelsertifikat.

net til oppkjøring for motorsykkelsertifikat.

### Kostnad: 4 millioner

Totalkostnad for hele anlegget er ca. 4 mill. kr. Av dette har Statens vegvesen kostet 1,4 mill. kr. og parkeringsselskapet resten. Det er brukt 1,3 mill. kr til planering, bygging av refuger, dekkelegging og oppmerking, alt utført av Statens vegvesen Hordaland. Utviding og oppussing av velferdshuset kommer omtrent på det samme.

Parkeringsselskapet skal drive plassen, mens Busstasjonen skal stå ansvarlig for kantinedriften. Parkeringsplassen er på 16 dekar, og vil gi plass til ca. 120 kjøretøyer. Bussene trenger en god del av dette, mens det er satt av plass til ca. 20 vogntog og 30 lastebiler. For et stort vogntog vil heldøgnsparkeing koste 50 kr. Timeprisen på plassen vil bli 10 kr.



# ÅPEN D RÅL VEGSE

(Fotos: Erling)



- 1 En rullende biltilsynsstasjon med mye nyttig kunnskap
- 2 Distriktslaboratoriet hadde egen utstilling. Arnfinn Instebø (t.v.) informerer om ulike steinslag.
- 3 Tre aktive pensjonister med gammel redskap fra Statens vegvesen Hordalands museum ved Rådal vegsentrar. Fra venstre Nils Johan Skålvik, Fjell, Johan Sørensen, Askøy og Karl Knutsen, Fjell.
- 4 Planavdelingen hadde egen foto-utstilling.



# AG VED DAL NTRAL

(Grønsdal)



- 5 Fem år gamle Kristoffer Brosvik Thorsen kastet sin elsk på maskinavdelingens X41 elektriske gravemaskin.



  
**STATENS  
VEGVESEN**  
**125 ÅR**  
– for bedre transport

# Trang investeringsramme for maskinavdelinga

— Skal Statens vegvesen Hordaland halda ein rasjonell og økonomisk maskinpark er ei investering i 1990 på 34-40 mill. kr. nødvendig. Kor mykje vi får investera for blir først avgjort i desember, når Stortinget hand-samar samferdslebudsjettet. Førebels har vi fått melding om at vi kan tinga maskiner for kring 15 millionar kroner. Dette får sjølvstekt konsekvensar for det investeringsprogrammet vi har lagt opp til i Hordaland. I vårt opprinnelege budsjettframlegg har vi sett av 35 mill. kr. til investeringar i 1990, seier maskinsjef Lars Kleppe til Veg i Vest.

Av Geir Brekke

— Kva verknader får prioriteringa for Statens vegvesen Hordaland?

— Vi har trong for å skifta ut 4-5 av lastebilane våre. Med den prioriteringa vi no er pålagt er det berre sett av 1,2 mill. til lastebilar. Vi må difor sjå nærare på kva som kan skaffast på bruk-marknaden.

Når det gjeld bilar som blir nytta til massetransport er det ei målsetting at kvar bil skal ha eigen hengar. Vi har berre rom for 2 slike i 1990.

## Gamle varebilar

— Varebilparken tek til å bli gamal?

— Dei 70 bilane av dette slaget er 7 år eller eldre. På budsjettframlegget for avdelinga i år hadde vi ført opp kjøp av 20 nye varebilar, utan at vi har fått klarsignal til å skaffa oss ein einaste ein av dei. Prioriteringa for 1990 kan gje oss 10 nye varebilar. Kleppe legg til at også dumparane til Vegvesenet i Hordaland har nådd ein høg alder. Samtlege er frå 1979 eller 1980. I budsjettet er det ikkje rom for nyinvesteringar.

## Mykje feiing

— Piggdekkslitasjen har auka trongen for feimaskiner?



Feimaskinene går på to skift heile året, men økt budsjetttramme må til for å skaffa to nye maskiner i 1990. (Arkivfoto: Erling Grønsdal).

— Maskinene går på to skift store delar av året. Vi har prioritert kjøp av ei ny maskin i 1990, men vonar rammene kan utvidast slik at vi greier å skaffa oss endå ei.

Elles er høvelparken i Statens vegvesen Hordaland såpass god at vi kan skuva investeringa her ut eitt år. Derimot er det planar om å kjøpa ein større utleggar for asfalt og oljegrus neste år.

## Treng eige mobilt knuseverk

— Kva tid skal maskinavdelinga få eige, mobilt knuseverk?

— Vi har ennå ikkje fått gjennomslag for kjøp av det knuseverket vi i dag leiger av Vegvesenet i Hedmark, som er i

bruk på Dalseid. Vi ønskjer å kjøpa dette, og har eit rimeleg tilbod på hand. Dette bør etter vårt syn vera eit satsingsområde i eigendrifta.

Det bør også vera eit mål for Vegvesenet i Hordaland at vi skaffar oss ein større 30 tonns hjullastar.

— Kva investeringar peikar seg ut på byggsida?

— Det var uventa at vi fekk hand om ei ny tomt til vegstasjon og biltilsynsstasjon i Odda. Her må vi inn med overføringar frå andre byggprosjekt i komande vegplanperiode, samstundes som vi er lova økte løyvingar frå Vegdirektoratet. Vona er å koma i gang med bygging i 1990, seier maskinsjef Lars Kleppe til slutt.



Maskinprosjektet vil vonleg gje betre rom for meir marknadstilpassa maskininvesteringar, t.d. auka satsing på eige utstyr til dekkelegging. (Arkivfoto: Thorstein Haugen).

## Vonar på fristilling frå 1991

Saman med Nordland er Hordaland utnemnd som prøvefylke for maskinprosjektet neste år. Det er sett ned arbeidsgrupper som skal laga rutiner for økonomisk styring av maskinavdelinga. Opplegget skal vera klart i desember. Den økonomiske vinsten i maskinprosjektet kjem likevel ikkje før vi får fristilling av maskinavdelinga, sjølv om prøvefylka alt frå 1990 vil få visse fordelar når det gjeld rammene for maskinkjøpa. Vi vonar dette kan skje frå 1991, seier maskinsjef Lars Kleppe til Veg i Vest.

Av Geir Brekke

– Kva vil maskinprosjektet få å seia for Statens vegvesen Hordaland?

– Dersom vi får den friheten til maskinkjøp som prosjektet føreset, vil vi få ei meir rasjonell og økonomisk eigen-drift.

### Raskare endringar

– Vil prosjektet skaffa oss fleire maskiner?

– Ikkje nødvendigvis. Vi vil få høve til å skifta ut maskiner på rett tidspunkt, slik at maskinparken blir betre tilpassa marknadssituasjonen.

– Dette kan vidare føra med seg raskare endringar innan dei einskilde gruppene.

Maskinprosjektet kan med andre ord både føra til at vi får fleire eller færre maskiner, alt avhengig av konkurransevna vår.

– Det kan bli nesten som på børsen – det gjeld å kjøpa til rett tid?

– Vi ser iallfall at marknadssituasjonen endrar seg snøgt. Og stoda er forskjellig landsdelane imellom. I år har vi sett at lastebilnæringa har hatt vanskar, noko som skulle tilseia at vi ikkje treng ha nokon stor bilpark sjølv, når leigepri-sane er låge. Men på Austlandet er stoda ein annan.

### Gunstige bruktkjøp

– Kva seier marknadssituasjonen om maskiner som Vegvesenet burde skaffa seg no?

– For å ta eitt døme: Innan dekkelegging er det mykje som talar for at Veg-

vesenet i Hordaland bør ha meir utstyr. M.a. er det trong for ein større utleggar for asfalt og oljegrus.

I det heile vonar vi at vi i åra som kjem kan skaffa oss fleire konkurranse-dyktige maskintypar og grupper. Vi har fått ei opning for å kjøpa brukte maskiner. Det gjev oss ei betre tilpassing til marknadssituasjonen.

– Eg kan elles nemna at vi no har kjøpt to brukte lastebilar med kort køyredis-tanse til særst gunstige prisar.

### Kan bli betre

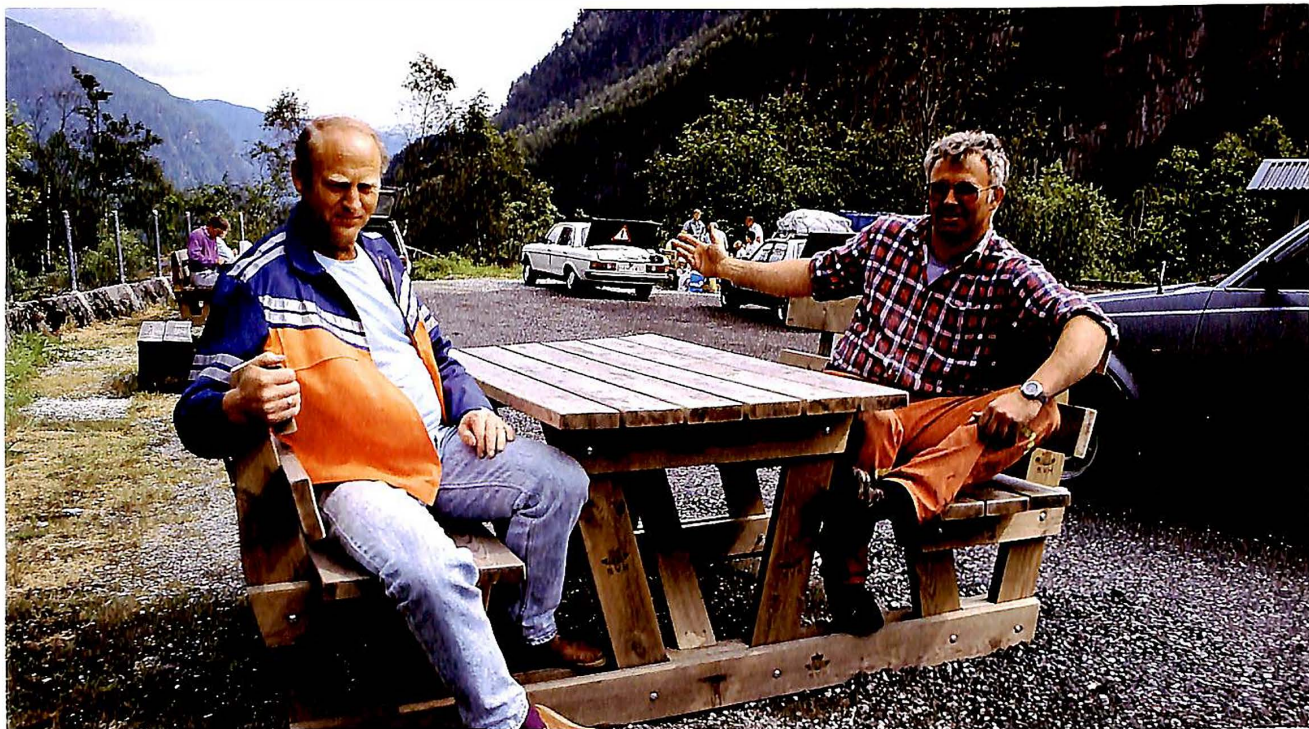
– Vil utleigepri-sane stå i høve til maskinkostnadene?

– Svaret er ja når det gjeld bered-skapsmaskinene. Når det gjeld konkurransemaskiner vil marknadspri-sane ha innverknad på leigepri-sane, både på pluss og minussida.

– Er service overfor anleggsavdelinga god nok i dag, når dei leiger Vegvesenet sine maskiner?

– Eg tykkjer den er nokonlunde bra, men den kan bli endå betre.

– Vi satsar elles no på at maskinførarane våre skal ta meir av vedlikehaldet på maskinene sine sjølve, seier Lars Kleppe til slutt.



Turistane har teke godt imot den nye rasteplassen i Skjervet, konstaterer Ivar Viik (t.h.) og Torleif Øye Tveit i Vegvesenet.

# Framifrå rasteplass i Skjervet

Av Ivar Viik og Erling Grønsdal (foto)

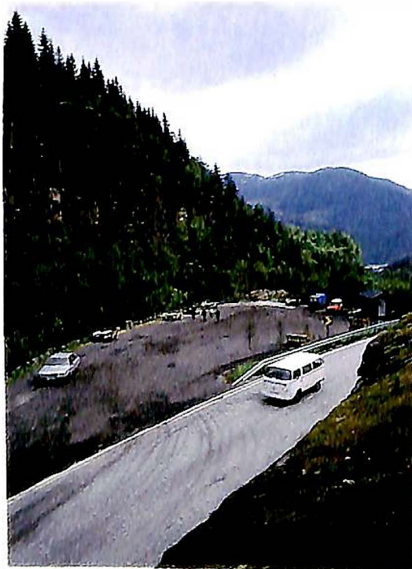
Den siste tida har tanken på miljø og trivsel langs vegane fått gjennomslag. Dette har gitt utslag i større satsing på prosessane for reinhald av både sjølve vegen, området rundt og drift av rasteplassar.

Det kan ikkje nektast for at mange av plassane langs vegen er heller ukoselege, både med boss og andre etterlatenskaper strødd omkring. Dette var grunnen til at ein satsing på rasteplassen i Skjervet på E-68 Voss–Kvanndal vart vedteken. Kravet til toalett var at det også skulle vera tilpassa rullestolbrukarar. Det skulle vera lett å vedlikehalda og sjå bra ut.

## Fotografisk lysbrytar

Det var valt eit hus med veggar som er motstandsdyktige mot skriving/maling, og der vi kan nytta høgtrykksvaskar til reinhald. Golvet, samt innreidinga, er av glassfiber, slik at heile huset innvendig er glatte flater, som tåler kraftig vask. Det er innlagt lys og varme samt avtrekkssvifte. Lyset er styrt over foto-

celle. Straumen er lagt fram til plassen i samarbeid med Televerket, og på sikt vonar vi det skal vera mogeleg å få til ein handvask også.



Rasteplassen er romsleg og gjev god utsikt.

## Renskmasse til skråning

Det daglege tilsyn skal vedlikehaldet ta seg av. Tømming av tanken, som er ca. 2,5 m<sup>3</sup>, skal utførast av lokalt renovasjonsfirma.

Plassen har fått eit dekke av asfaltfressemasse, og gjerdet gjev god sikring mot elva.

I samband med grøfterensk i området, vart massen nytta til dekking av stein i vegskråning. Det vart òg planta bjørk som vi flytta til staden med lastebil. Dermed fekk vi bra store tre alt første året.

## Betre for turistane

Borda som vert nytta er produserte på Bømoen ved attføringsverkstaden. Det er plassert 4 stk. av desse på denne rasteplassen.

Den tida rasteplassen har vore open i år, har vi fått mange positive reaksjonar frå dei vegfarande. Ja sjølv konsulentar som planlegg slike anlegg for Vegvesenet her i fylket, har vist interesse for plassen og løysinga vår.

Det har til no ikkje vore hærverk av noko slag på inventar og utstyr. Dersom det fortset slik, har vi fått ein leithalden rasteplass for Vegvesenet, og ein triveleg og god stad for turistane å stoppa på.

# Økt press for renhold i Bergen

Av Øystein Kolaas og Erling Grønsdal (foto)

I den senere tid har presen fokusert på de miljøproblemer som vegstøvet fra piggekkene skaper. Mengden med vegstøv øker fra år til år, og et overslag vi har gjort ved Hop vegstasjon viser at 11.000 tonn blir fjernet i Stor-Bergen av våre vedlikeholdsmaskiner på ett år.

I tillegg kommer grøfterensken med et ukjent antall tonn.

Et firma er engasjert av Bergen kommune for å analysere innholdet av dette, uten at man nå vet resultatene.

## Åpen for forslag

Den milde vinteren førte til at kostene og slamsugeren var på vegene hver eneste uke. Dette, sammen med forbedringer av utstyret, medførte at «vårrengjøringen» var ferdig en måned tidligere enn forrige sesong.

I Bergen er det store problemer med lagringen av asfaltstøvet. En del er lagret på Nygårdstangen for senere bruk, mens hovedtyngden blir levert i Rådalen. Massen er bl.a. brukt som kjerne i voller, og undertegnede tar gjerne imot forslag om andre bruksområder.

Som de fleste har registrert pågår aksjon «Ren Bergen» for fullt. Bergen sentrum blir kostet hver eneste natt av kommunen. Dette har ført til et press på riksvegene i sentrum, som vi vedlikeholder. Ellers hadde vi ønsket at kommunen fordelte sine ressurser, og ikke satset «alt» i sentrum.

## Heldøgnsbemanning

Skiltvask har i vinter vært ett av avdelingens satsingsområder.

Vi har her drevet systematisk vedlikehold og dette har ført til positive tilbakemeldinger fra trafikantene. Det er også brukt store beløp til renhold i tunnelene for å forbedre miljøet i disse.

Den store trafikken vi har i området fører til at en stor del av arbeidet må foregå utenom ordinær arbeidstid. Dette vil bare øke i tiden som kommer, og jeg tror at vegstasjonen på sikt vil bli bemannet hele døgnet.



Det er travle dager for Vegvesenets kostemaskiner i Bergen.

Avskilting pågår.  
Johan Klungland  
hadde ansvaret for  
denne jobben.



## Sterk opptrapping av utekontrollen

Biltilsynet er på vegen som aldri før. Etter at det i fjor ble opprettet seks nye stillinger, øremerket utekontroll, har disse fullført en grundig opplæring, og har fra i vår av vært fullt operative på vegene i Hordaland. Første hele måned med full drift var juni, der det ble gjennomført teknisk kontroll av hele 4.500 kjøretøyer. Det ble foretatt avskilting av tilsammen 80 kjøretøyer med vesentlige tekniske mangler, et tall vi aldri har vært oppe i noensinne. Dette bare understreker det store behovet som eksisterer, sier stasjons-sjef Bjørn T. Sætervik.

Av Geir Brekke (tekst og foto)

Veg i Vest har inntatt observatørstatus på en av Biltilsynets utekontroller denne sommeren. Målgruppen denne dagen var lastebiler. Kontrollen foregikk på en av de faste oppstillingsplassene for Biltilsynet, på Rv 553 ved Nordås, der man benytter den foreløpig ubrukte delen av 4-feltsvegen som kontrollplass.

### Elektronisk innkalling

Siden dette er en fast plass for statens kontrollører er det installert permanente lystavler som kaller bilførerne inn til siden når kontroll pågår. Det første varsel er plassert slik at føreren skal ha god tid til å sette ned farten, det andre like før avkjørselen til kontrollplassen.

De aller fleste sjåførene respekterer denne innkallingen til kontroll. Vi registrerte likevel at noen kjørte forbi. Når ikke alle fire fra Biltilsynet var opptatt med pågående kontroll av kjøretøy, ble det reagert raskt med manuell stoppordre til lastebiler på veg forbi kontrollplassen. En del ble stoppet på denne måten, mens andre valgte å overse det hele.

### Ørneblikket fra Os

Veteranen blant kontrollpersonalet, Gunnar Gaassand, har sin egen, virkingsfulle metode for å få tak i bilførere som suser forbi. Protokollen med stopptegn blir hevet mot bilen, pekende mot bilføreren helt til vedkommende passerer. Alvoret understrekes med et strengt blikk rett i øynene på bilfører.



Også en velutstyrt bil skaper trivsel!



**Biltilsynet på kne for Vegvesenet! Statens egne biler er selvsagt gjenstand for de samme kritiske blikk som andre kjøretøyer. Denne lastebilen fikk godkjent karakter.**

Metoden virker som regel. Bilen saket ned og kjørte inn på kontrollområdet «bakvegen»

Andre kjøretøyer oppdaget innkallingen for sent, og rygget tilbake til avkjørselen. Slikt kan skape farlige situasjoner, men det er forholdsvis god oversikt på den aktuelle vegstrekningen.

Det er ulike forklaringer som blir gitt av bilførerne som kjører forbi uten å stoppe i første omgang. En er at man trodde det skulle stå en manuell kontrollpost og vinke inn bilene, i tillegg til skiltingen.

## Stor trafikk

Kontrollen på Nordås foregikk over 3 formiddagstimer. Det er god plass på den uferdige tofeltsvegen sør for Trolldhaugstunnelen. Opp til 8 kjøretøyer sto på kontrollområdet på det meste. Både vogntog, lastebiler og busser gikk gjennom kontrollen. Sjåførene ventet tålmodig på tur, det lar seg ikke gjøre å kontrollere mer enn en bil om gangen. Tilsammen 60 kjøretøyer ble kontrollert.

Vektapparatet dras fram og legges i posisjon ved hjulene for å veie lasten. Svært lite overlast blir registrert denne dagen.

Lys, bremses, tilhengerfeste og dekk blir sjekket. Det skrives en del mangellapper.

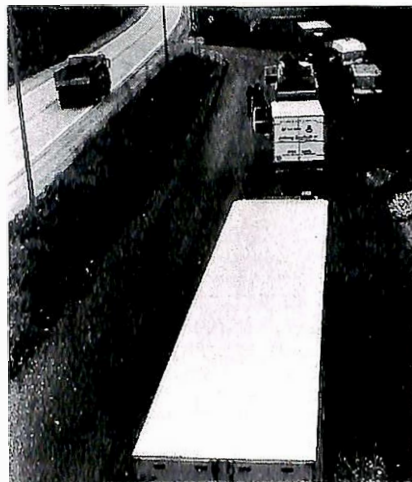
## Punkttert bakhjul

En avskilting i løpet av 3 timer er et bra resultat. Men det var liten tvil om det

aktuelle tilfellet. Lastebilen var en av dem som var på veg forbi kontrollstedet, men ble vinket inn takket være en rask reaksjon fra Biltilsynet sin mann.

Det ene bakhjulet var punkttert, og fjæren ødelagt. Det var ett av drivhjulene som var flatt. Det hang og slang på innsiden av ytterhjulet. Dessuten hadde bilen dårlige bremses.

Det var bare å finne fram skrujernet og ta av skiltene. Slep er eneste lovlig måten å komme seg videre på. Det kan ta tid. Slepebilene hadde ennå ikke ankommet da Biltilsynet forlot plassen noen timer senere.



**Det er god plass til å kontrollere 4 biler om gangen på Nordås. Men lastebilen i bakgrunnen til venstre kjører forbi uten å respektere de elektroniske stoppsignalene.**

## Kollisjonsskade

En lastebil rullet inn på kontrollplassen med knuste lykter på førersiden i front. Kollisjonen hadde skjedd dagen før, opplyste sjåføren, som hadde tenkt å kjøre med skaden resten av dagen.

– Nei, lød det kontante svaret fra inspektør Rolf Gullachsen, som beordret bilen rett til verksted. Dersom så ikke skjer, og bilen blir stoppet i kontroll senere i dag, kan du vente en strengere reaksjon, fikk han beskjed om. Dersom bilen skulle bli innblandet i en ny kollisjon, ligger både bilføreren og firmaet som eier bilen dårlig an.

## Vegvesenet med slitte dekk

Loven er lik for alle, selvsagt. To av Vegvesenets egne kjøretøyer passerte kontrollstasjonen denne formiddagen, tok en korrekt høyresving og ventet på tur i kontrollkøen. Lastebilen fra vegsentralen var i god stand. Det var forsåvidt også verkstedbilene, type Mercedes. Men det ble påtalt muntlig at framdekkene var slitte og burde skiftes. Sjøføren sa han hadde påpekt dette for ansvarshavende, som hadde sagt at dekkene var mer enn gode nok. Det var de altså ikke.

Televerket passerte med en lastebil som var meget velutstyrt med souvenirer i førerhuset. Frontruten var pyntet med vimpler og andre dekorative elementer, som ikke akkurat øker oversikten. Biltilsynets medarbeider plukket sakte, men bestemt, det aller meste ned.

Med overlast er omlasting den eneste måten å komme seg videre på.



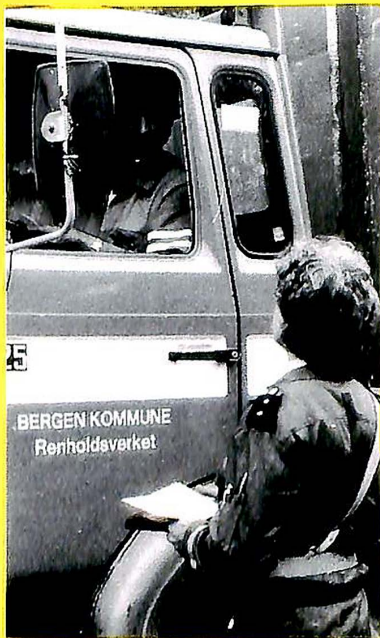
# Omlasting

– Dagen er ødelagt. Du blir i dårlig humør når slikt skjer, sier lastebilsjåføren fra et lokalt

firma innen næringsmiddelbransjen. Han kjører en klasse 1-bil som er blitt tatt med et par

hundre kilo i overlast. Han visste godt om det. Det gjorde firmaets ledelse også. Resultatet blir flere timer tapt, mens man venter på at en annen bil skal komme å hente en del av lasten.

## HØYE MÅL



Biltilsynet har som målsetting å kontrollere over 40.000 kjøretøyer i året.

Av Geir Brekke (tekst og foto)

– Vi har satt oss høye mål for kjøretøykontrollen, sier stasjonssjef Bjørn T. Sætervik i Biltilsynet til Veg i Vest. Vi tar sikte på å kontrollere over 40.000 kjøretøyer på årsbasis. Selv om bemanningen er økt siste året krever det god organisering for å nå målet vårt.

Vi treffer mange trafikklfarlige kjøretøyer ute på vegene etter den opptrappingen av virksomheten som har skjedd den siste tiden. Vi har god nytte av kontrollstasjonene i Vågsbotn og Gullbotn.

– Er man godt nok utstyrt?

– Vi har selvsagt ønske om mer teknisk utstyr. Dette gjelder særlig utstyr til bremseprøver, både fast og flyttbart. Vi vet fra andre steder i landet at dette er utstyr som gir enorme sikkerhetsmessige gevinster, sier Sætervik.

Av Geir Brekke (tekst og foto)

– Vil du kritisere Biltilsynet?

– På ingen måte. De gjør jobben sin. Jeg er imidlertid bitter på bedriftsledelsen vår, som ikke kan skaffe en større bil, slik sjåførene har bedt om.

### Uheldig utvikling

– Man kvir seg kanskje for en slik investering med de tidene vi har?

– Det gjelder ikke vårt firma. Vi gjør det godt, og selskapets økonomiske helsetilstand er upåklagelig, sier sjåføren, som har mange års sjåførerfaring. Han har fulgt utviklingen i privat transportvirksomhet opp gjennom årene.

– Den sterkt økende konkurransen har gitt seg uheldige utslag. Vi ser klare tendenser til rene røvervirksomhet i bransjen. Jeg vet om sjåfører som er blitt sagt opp etter at de har nektet å kjøre ulovlige biler.

– Biltilsynet har en stor oppgave med å få vekk farlige biler fra vegene, sier sjåføren, som trekker fram den nye ordningen med tilstandsrapport for bruktbiler som et steg i riktig retning.



# Gode røynsler med tilstandsrapport

Ordninga med obligatorisk kontroll ved eigarskifte av bruktbil har sålangt fungert bra. Innføringa av tilstandsrapport for alle bilar som er eldre enn tre år er blitt godt motteken av bilbransjen og kjøparane. Så langt er kontrollarbeidet delt om lag likt mellom Biltilsynet og private verkstader.

Målsettinga er at 60-70 prosent av denne kontrollverksemda skal utførast av private. At ein er komen opp i 50 prosent berre få månader etter at ordninga kom i stand, blir av Biltilsynet vurdert som brukande.

## Aktiv marknadsføring

Framleis skjer det ein stor del bruktbilomsetnad mann og mann imellom, utan at bilane blir kontrollerte ved eigarskifte. Ein treng endå litt meir tid på seg for at nyordninga skal bli godt nok kjent. Biltilsynet har avtale med bransjen om at dei skal driva meir aktiv marknadsføring av tilstandsrapportane.

Erfaringane til no er at dei eldre modellane hamnar hos Biltilsynet, ut frå den erkjenning at eigarane ikkje vil spandera større utlegg på eldre bilar. Det ser Biltilsynet som ei naturleg utvikling.

## Tryggare på vegane

Målsettinga med innføring av tilstandsrapporten er at det skal medverka til auka trafikktryggleik. Det bør bli eit sjølvsgagt krav ved sal av bruktbil at det kan leggjast fram tilstandsrapport. På dette viset har biltilsynet stilt seg på kjøparen si side, og tiltaket har full oppslutnad m.a. frå forbrukarkontoret.

Det er berre særskilt godkjende bilverkstader som kan skriva ut tilstandsrapportar. Har bileigaren godkjent tilstandsrapport ved omregistrering, unngår ein at bilen vert kalla inn til ny kontroll.

## Kontrollmerke

Bilar som blir omregistrerte utan tilstandsrapport må innan ein måned innom kontroll hos Biltilsynet eller ha tilstandsrapport frå autorisert verkstad.

Tilstandsrapporten blir elles doku-



Målsettinga er at private bilverkstader skal ta seg av 60-70 prosent av den obligatoriske kontrollen ved eigarskifte av bruktbil.

mentert med eit klistremerke på frontruta, og vil i utgangspunktet sleppa forbi ved tekniske kontrollar ute på vegane.

## Unge bruktbilkjøparar

Bakgrunnen for innføring av tilstandsrapporten er mellom anna at det særleg er ungdom som kjøper brukte køyrety,

særleg i lågare prisklassar. Ettersom ungdommen pregar ulukkestatistikken på vegane er det grunn til å styrke kontrollen på desse køyretya.

Bilane blir dessuten stadig meir kompliserte, og eigaren vil i mindre grad kunne utføra reparasjonane sjølv. Dei fleste bruktbilar treng såleis fagmessig reparasjon når dei skal seljast.

Frans Fransson i ei av  
rollene under siste  
framsyniing i Ølen,  
Gustavs Cabaret.  
(Foto: Marit Ø. Matre,  
Grannar).



– Me driv med revy for å  
ha det gøy, seier Frans  
Fransson.  
(Foto: Erling Grønsdal).

Vegmeister Frans Fransson i Ølen likar å tøya arbeidsdagen med song og musikk. Når han er ferdig med dagens innsats for trafikantane langs E-76 og andre vegar i sørfylket, står det ofte «Himkok» på programmet. Bak det namnet skjular det seg eit eige vise- og revylag for Ølen, som kokar ihop stoffet sitt sjølv. Med Fransson som ein av drivkreftene har eit 30-tals entusiastar organisert seg, og skipar til revy- og cabaretkveldar fleire gongar i året.

## VEGMEISTER OG REVYMAKAR

Av Geir Brekke

Siste suksessen var Gustavs Cabaret, med tonefylgje, til vers av den lokale skalden Gustav Gjerdevik. Gruppa



kring Frans Fransson har elles fått skapt nytt liv i ein gamal tradisjon med marknadsdagar i Ølen kvar haust. Planlegginga av årets program er i full gang. I fjord hadde lokalrevyen for Ølensvåg to stappfulle framsyningar i det store samfunnshuset i bygda. Fleire hundre slapp ikkje inn.

### Godt organisert

— Bygderevyar er det mange av i Hordaland, men i Ølen har de organisert dette skikkeleg?

— Problemet er at det lett blir nokre få som dreg lasset. Me var 8—10 med i revygruppa tidlegare, men det var ikkje kvart år med makta å få til noko framsyning.

Etter marknadsdagane i fjor fekk me pågang frå nye krefter, og «Himkok» vart skipa på nyåret. Me har fem ulike arbeidsgrupper, for musikk, manus, teknikk, revytilskiping, kostyme og sminke. Leiarane i kvar gruppe sit i styret, som dessutan har leiar, kasserar og sekretær.

Sekretær Fransson fortel elles at

«Himkok» har ei nær tilknytning til Ølen ungdomslag.

### Starta med fotball!

— Har du vore på dei skrå bredder lenge?

— Eg vart tilsett i Statens vegvesen Hordaland hausten 1964, og flytta då til Ølen. Det var faktisk fotball som var innfallsporten til scena. Me som var aktive fotballspelarar fekk spørsmål om å hjelpe til med programmet på idrettsfesten. Dette utvikla seg litt etter litt til ein tradisjon. Etter 15 års «kunstpause» i Ølen tok me opp att revytilstellingane i fjor.

— Moro?

— Veldig. Me driv med dette for å ha det gøy. Målet er at me skal ha det minst like artig under førebuingane som publikum har det under premieren.

### Betre enn Etne

— Dei lokalpolitiske emna pregar vel innhaldet?

— Den lokale koloritten er viktig. Tilhøvet til omverda likeså. Og då går me

gjerne ikkje lenger enn til grannebygda Bjoa eller nabokommunane Etne og Vindafjord.

— Er det noko samarbeid med revykrefte andre plassar?

— Me har planar om det. Me føll iallfall nøye med i kva grannane våre føretek seg i underhaldningsbransjen. Etne har eit breiare musikalsk opplegg, men me er betre enn dei på tekstane, trur me.

### Vegvesenet

— Kjem det stikkpiller også til Vegvesenet i tekstane til Ølen-revyen?

— Det kan vel hende. Men det er helst Etne-revyen som har det med å dra fram slike emne, seier Frans Fransson, som går i fotefara til far sin i yrkeskarrieren. Det er ikkje uvanleg i Vegvesenet, men det er ikkje like ofte at far og son er vegmeister med sams grenser. Det var tilfelle ei tid, då senior hadde vedlikehaldsoppsynet i Haugesundsområdet, samstundes som sonen Frans vart tilsett som ansvarshavande for vegane tett nord om fylkesgrensa.



Tre 5. klasser og to 6. klasser fra Mjølkeråen skole viste Ole Paus-revyen om trafikksikkerhet for ansatte i Vegvesenet, med familier.

# Revy på liv og død

Av Marian Flick og Erling Grønsdal(foto)

Før ferien inviterte Vegkontoret til teaterforestilling for de ansatte med familie på kantinen. Vi hadde fått 5. og 6.-klassinger fra Mjølkeråen skole ut på turné til Vegkontoret i forbin-

delse med Statens Vegvesen sitt 125-årsjubileum. Skoleungdommen framførte den kjente Ole Paus-revy om trafikksikkerhet «5000 ungdommer», med undertittelen «På liv og død». Tre 5. klasser og to 6. klasser presenterte to meget vellykkede forestillinger. Vi la spesielt merke til

godt sangarbeid og korsang, men så har regissør Ellen Williams også stor erfaring med dette arbeid.

Publikum i salen, spesielt de yngste, var helt med på notene og ga spillerne velfortjent applaus. For de framførte var dette en utmerket måte å åpne jubileumsfeiringen på.

# Flaumsenkinga sikrar vegplanen

Bygging av stamvegen langs Vangsvatnet vil skje etter dei vedtekne planar. Det er klart etter at regjeringa har gjeve Voss kommune løyve til å gjennomføra flaumsenking av vatnet. Ordførar Peder Vangsnnes har arbeidd for denne saka i 5 år, og seier seg glad for vedtaket i regjeringa. Flaumsenkinga vil kosta 4–5 mill. kr., og kommunen arbeider no med ein finansieringsplan.



– Vi er i gang med finansieringsplan og utarbeiding av anbudsdokument til flaumsikringsanlegget, seier ordførar Peder Vangsnnes i Voss.

Vedtaket i regjeringa fører med seg at Voss kommune får løyve til å byggja kanal og terskel i Lilandsosen for å hindra at det skjer fleire skadeflaumar av det slaget som vossingane opplevde i sommar. Då steig vatnet til 51,27 meter over havet, og skader for 10 mill. kr. oppsto.

## Ny veg på 51 meter

Senkingsplanen vil føra til at flaumvassstanden vert redusert med 1 meter. Den nye stamvegen vil ikkje gå under 51 m. o.h. Det vil seia at ved ein ny flaum av 89-storleik, vil toppvassstanden liggja godt under vegen.



Flaumen i juni førte til at Rv. 13 måtte haldast stengt fleire dagar. (Foto: Knut J. Rokne).

Det var ikkje tilfelle under flaumen sist i juni, då Vangsvatnet flaumde over Rv. 13 mange plassar, slik at vegen vart stengt fleire dagar, og trafikken måtte dirigerast om sørsida av vatnet.

## Seinast vinteren 90–91

Senkingsarbeidet må gjennomførast på vinsterstid. Det vil seia seinast vinteren 1990–91, for at ein ikkje skal hindra fullføringa av vegutbygginga langs vatnet.

Regjeringsvedtaket gir Voss kommune løyve til oreigning av grunn og rettar for å gjennomføra flaumsenkinga. Skjønet må haldast innan eitt år.

– Vi må no få ferdig finansieringsplanen for flaumsenkinga. Vi har tilsagn om ein knapp million frå Landbruksdepartementet og NVE vil dekkja 30 prosent av totalkostnaden, seier ordførar Vangsnnes, som vil ta opp spørsmålet om tilskot også frå forsikringselskapa. Det som måtte stå att til å få utbygginga fullfinansiert må dekkast av kommunebudsjettet.

Kommunen vil elles få utarbeidd anbudsdokument for kanal- og terskelanlegget i samråd med vassdragsvesenet. Ordføraren ser ingen grunn til å venta med arbeidet dersom det kan gjerast alt komande vinter.

Hordaland sitt lag i vegcupen 1989. Bak frå venstre Øystein Birkeland, Erik Sterner, Morten Henriksen, Roald Gulbrandsøy, Bjørn Trygve Andersen og Jarle Seim. Framme frå venstre Geir Brekke, Jan Trygve Totland, Kent Arnetvedt, Magnar Myklebust, John B. Trengereid og Hans Frøland.  
(Foto: Edvard Sollid).



## Nordaførr med målskrek

For første gang deltok Hordaland i år i den avsluttande vegcupen i fotball, når ein ser vekk ifrå 1987, då vi som arrangørfylke var sjølvskreven. Men det var nok ikkje dei sportslege kvalifikasjonane som gjorde at Hordaland i år fekk eta kirsebær og drikka brus med dei beste. Turneringa blir nemleg frå i år av gjennomført utan dei tradisjonelle innleande kvalifikasjonskampane.

Hordaland slepp difor dei årvisse oppgjera mot grannefylka her vest for å sparka om plass i sluttspilet, og kunne såleis i lag med 13 andre påmelde fylke reisa til gras- og kunstgrasbanane på Guldbergaunet i Steinkjer.

Trettenmannstroppen vart redusert til 12 då flyet letta frå Flesland. Treningsgrunnlaget var det aller beste, med intens «five-a-side» frå Vadmyrahallen gjennom vinteren, og nokre bedriftskampar på grus gjennom vårsesongen.

### Strålende oppvarming

Dei 3 kampane til Hordaland skulle spe last på kunstgras. For å gjera seg godt kjende med underlaget la karane ekstra stor vekt på oppvarminga, og møtte fram ein time før dommaren skulle blesa til strid mot Rogaland.

Førebuingane blei gjennomført under mottoet: Det viktigaste er ikkje å vinna kampen, men oppvarminga og banketten. Innsatsviljen som blei synt før kampen vekte ålmenn oppsikt over heile det sparkande Veg-Norge denne regntunge sommardagen i nordlege Trøndelag. Det blei konstatert at innsatsen førte til visse oppvarmingsskader i spelarstallen.

Desse må, saman med det glatte og uvande underlaget, samt ein typisk heimedomar — ta brorparten av skulda for at første kampen enda 4–0 til Rogaland. Det mest gledelege ved kampen var at Hordaland heldt humøret på topp likevel. Ein såg difor med velgrunna optimisme fram til duellen med våre yrkesbrøyr frå Møre og Romsdal.

Møringane var vande med vått underlag frå vintertrening i Ålesunds-tunnelane, og hadde godt feste under solane gjennom heile kampen. Likevel måtte det ei rein gåvepakke til frå Hordaforsvaret for at dei hine skule få høyra nettsusen. 1–0 til Møre.

### I føringa

Dermed var fredagens sportslege innsats fullført, og deltakarane gjekk over til det sosiale samver. Plassen tillet diverre ikkje noko detaljert referat frå selskapslivet i Steinkjer og omegn, men Hordaland hadde absolutt fullt lag då Akershus sto på motsatt bandedel grytidlig laurdag morgon.

Etter dei to innleande kampane i puljen var stoda slik at austlendingane måtte banka Hordaland minst 5–0 for å gå vidare til semifinalen, på kostnad av Rogaland.

I staden var det Hordaland som tok føringa. Oppglødde etter nattlege suksessar varta hordagutane opp med kontinentalt «2 touch-fotball», og spelte seg fram til den eine sjansen etter den andre. Veromslaget utover natta hadde tørka bana, noko som var til fordel for teknikarane vestfrå.

For å halda spaninga ved like sleppte Hordaland inn to baklengsmål mot slutten av kampen, utan at det var fare for at våre grannar i sør skule miste semifinalplassen.

### Betre heime

Heller ikkje i denne kampen greidde altså Hordaland å få hol på byllen. No er ikkje Hordaveg alldeles allergisk mot mål. I vårsesongen kan ein m.a. visa til resultat som 6–1 og 4–0 den rette vegen.

Slik gjekk det altså ikkje i vegcupen, der Østfold gjekk sigrande ut av finalekampen mot Nordland. Resultatet ble 2–1.

Nytt av året var elles at jentene stilte lag. Sør-Trøndelag vann 1–0 over Nord-Trøndelag. Ei prøverøysting på oppmannsmøtet synte at det er klart fleirtal for å utvida vegcupen også med kvinneturnering. Saka går no til høyring på vegkontora, og venteleg blir det både dame- og herrefotball når vegcupen neste år blir skipa til i Akershus.

Ei utfordring til jentene i Statens vegvesen Hordaland.

Til slutt tek vi med at Nord-Trøndelag vegkontor laurdagskvelden baud inn til ein stilfull bankett i rådhuset. Høgdepunktet var då Hordaland sin målmann arriverte nokre minutt for seint, og vart møtt med ståande ovasjonar.

Fortent applaus vanka også til blandakoret frå vegkontoret i Steinkjer, som mellom anna hadde ein framifrå versjon av Trygve Hoff sin vakre vise «Nordaførr».



– Jeg synes det er spennende ting på gang innen attførings-tjenesten ved Statens vegvesen Hordaland, sier Carl-Fredrik Bassøe.

## Imponert over attføringsarbeidet

Av Geir Brekke og Jan Henrik Demmink (foto)

– Statens vegvesen Hordaland er kommet langt når det gjelder den interne bedriftsrehabilitering. Jeg synes det er spennende det som foregår, og jeg er imponert over den iderikdom og evne til å gjennomføre store helseprosjekter, som preger arbeidet. Dette er en hovedårsak til at jeg har takket ja til å overta som bedriftslege i Vegvesenet, sier Carl-Fredrik Bassøe (42) fra Bergen.

Han har vikariert på deltid ved vegkontoret etter at Jostein Waage sluttet i vår. Bassøe avla medisinsk embetseksamen

ved Universitetet i Kiel i 1973. Etter fullført turnustjeneste var han tre år assistentlege i patologi (lære om sykdommers årsaker) ved Gades Institutt. Patologi var også arbeidsområdet da han senere hadde et treårsengasjement som stipendiat ved medisinsk avdeling på Haukeland Sykehus.

### Doktorgrad

Det var på denne tiden han forsvarte sin medisinske doktorgrad om forsvaret mot infeksjoner. Bassøe har her beskrevet metoder for studier av kroppens forsvarsmekanismer, hvordan organismen dreper bakterier.

«Spisskompetanse» har Bassøe dessuten på EDB, der han har vært en pioner innen sitt fagområde. Enkelte av de systemer han har utviklet er enestående i verdenssammenheng. Dette gjelder også det arbeidet som han nå vil starte

ved vegkontoret, der han skal bearbeide data om eventuelle helsemessige belastninger, blant annet som en fortsettelse av prosjektet som gjelder asfaltarbeider. En målsetting er også å bearbeide data, og informere om resultatene av tidligere prosjekter, blant annet kolesterolprosjektet.

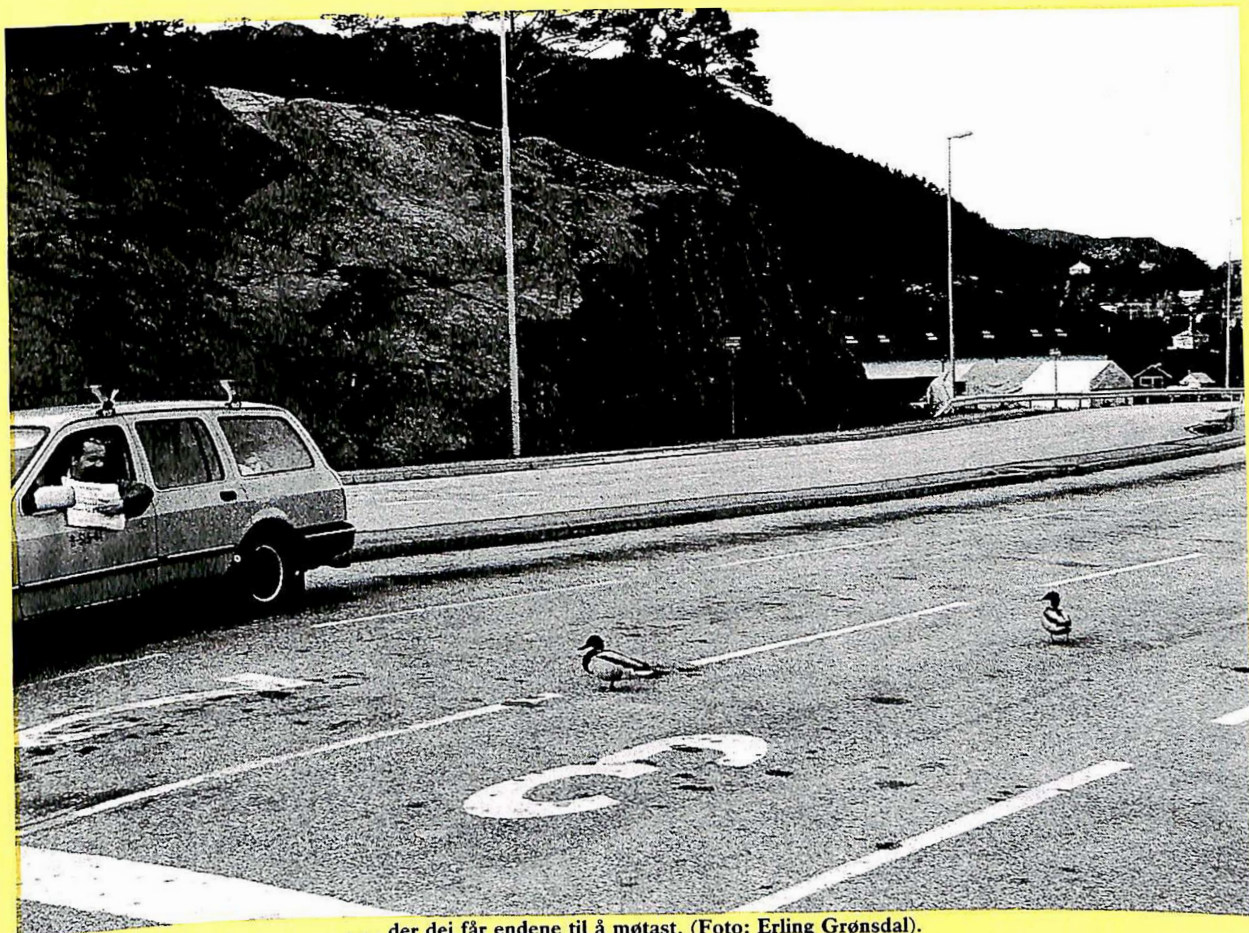
### Legebussen ute to dager i uken

– Hvordan vil tilbudet være for etaten for øvrig?

– Vi legger opp til at vi skal bruke legebussen til å komme ut i distriktet. Mandag og torsdag vil vi ha helsekontroller og arbeidsplassbefaringer. Tirsdag, onsdag og fredag blir det kontordager på Hordaland vegkontor, med konsultasjoner mellom kl. 12 og 13, opplyser Bassøe.

Vi ønsker ham velkommen til Statens vegvesen Hordaland.

# Ferjekø på Sagvåg . . .



... der dei får endene til å møtast. (Foto: Erling Grønsdal).

## RATTMESTERSKAPET 1989

Av Mikal Nordvang

Den fylkesvise delen av rattmesterskapet er nå avholdt, og vi har fått våre fylkesmestere i klassene 510 – stor lastebil, 512 – liten lastebil og 520 – veghøvel.

Deltakelsen av våre førere blir bedre år for år, men fortsatt er det plass til flere, så kom igjen til neste år karer! Konkurransen er todelt i alle klasser, med en teoretisk del, med skriftlige spørsmål fra kjøre- og trafikkforeskriftene. I år la vi vekt på lastberegning. Den praktiske delen gjelder kjøring med størst mulig presisjon gjennom innlagte

hinder, som høyde og breddeberegning, ryggeprøver o.l. De på veghøvel må skjære en grøft med bankett, og den bør ha tilnærmet idealmål for å gi minst mulig prikker.

### Seks mann til NM

De to beste i hver klasse reiser nå videre til Norgesmesterskapet 9. september. Det er Vegdirektoratet i samarbeid med Akershus fylke som i år er arrangør. Bilkonkurransen skal foregå på Bertel O. Steens anlegg på Lørenskog, mens veghøvelarenaen i skrivende stund ennå ikke er bestemt.

De som skal representere Hordaland i Norgesmesterskapet den 9. september i år er:

Klasse 510: Kjell Sandven, Arthur Eknes.

Klasse 512: Åsmund Kleiven, Johannes S. Blindheim.

Klasse 520: Knut Iden, Svein Lungsgård.

Vi ønsker deltakerne god tur til Oslo, med ønske om en real konkurranse mot de andre fylkers sjåførere og veghøvelførere.

MASSEKORSBÅND

RETURADRESSE:  
Statens Vegvesen  
Hordaland vegkontor  
Postboks 3645  
5033 Fyllingsdalen

NESTE NUMMER KJEM I OKTOBER

