

VEGDIREKTORATET  
2 9 AUG. 1990  
BIBLIOTEKET



# VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN HORDALAND



NR. 4 - AUGUST 1990 - ÅRGANG 14



Nr. 4 - 1990  
Årgang 14

REDAKTØR:  
Geir Brekke

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

Opplag: 2.500

UTGJEVAR:  
Statens vegvesen Hordaland  
Postboks 3645  
Spelhaugen 12  
5033 Fyllingsdalen  
Tlf. (05) 17 30 00

Framsdebilete:  
Maling av brukablar på Strøno  
bru. Peder Strand har ikkje  
høgdeskrekke.  
Sjå reportasje side 8. (Foto:  
Erling Grønsdal).

Baksdebilete:  
Blomstereng ved E68 i Øvre  
Granvin. (Foto: Erik Rønvik)

Grafisk produksjon:  
BT/J. W. Eides Trykkeri

Ettertrykk velkomne –  
men oppgi kjelde!

# Søkelys på fotgjengarulukker

**F**artsglad ungdom var målgruppa for den nasjonale trafikksikkerheitskampanjen i fjor. «Sjekk farten før svingen» var mottoet. Rockegrupper og topplaga i norsk fotball var engasjert som medspelarar.

Spranget er stort til årets aksjon, som rettar søkelyset på fotgjengarulukker. Aldersgruppa over 65 år er den mest utsette, og aller verst er det å vera fotgjengar i sentrale bystrok, når gata med tett biltrafikk skal kryssast, særleg på den tida av året då lystilhøva er dårlegast.

I Hordaland er ei kontaktgruppe godt i gang med førebuingane. Etter initiativ frå det fylkeskommunale trafikksikkerheitsutvalet er det sett ned ei gruppe med representantar for Statens vegvesen Hordaland, FTU, politiet og Trygg Trafikk.

Munnleg informasjon er viktig med dei eldre som målgruppe. Vi tykkjer det er ein god idé når gruppa m.a. gjer framlegg om å dra inn pensjonistar frå Vegvesenet som medarbeidarar under kampanjen.

Opgåva vil vera å hjelpa til med informasjon til andre pensjonistar om trafikksikkerheitsproblem. Det vil bli halde kurs for foredragshaldarar som skal ta del i kampanjen. Dette blir kunngjort i pressa.

Vi oppmodar interesserte pensjonistar frå Vegvesenet til å ta kontakt med Johnny Sjøstad (17 32 08) eller Arne Aase (17 32 14).

*Geir Brekke*

## INNHALD

Veganlegget på Askøy .....	4
Dristige menn på brumaling .....	8
Nye riksvegnumre .....	11
Anleggsdrift på vestre innfartsåre .....	12
Prosjekt skoletilsyn .....	14
Storvitjing i september .....	16
Strait Crossings .....	18
Stipend for høg fjellsvegar .....	20
Mange fekk sommarjobb .....	22

# Ny kryssløysing gir fart i saka

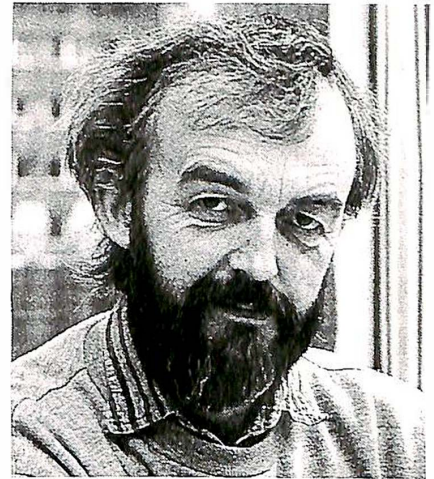
Planarbeidet for ny Rv. 14 mellom Moberg og Røykenes er kome eit steg vidare. Os kommunestyre har gjort eit nytt vedtak i spørsmålet om utforming av vegkryss ved Sveгатjørna. Dette er eit kompromissframlegg i høve til tidlegare anke på kryssløysinga. Både kommunen og Statens vegvesen Hordaland tolkar no stoda slik at grunnlaget for anken er falle vekk. Det opnar for at Vegvesenet kan gå i gang med utarbeiding av reguleringsplan, som òg vil omfatta kommunen sitt nye framlegg.

AV GEIR BREKKE

Dette gjev vidare grunnlag for ei framskunding av stortingsproposisjonen om bompengefinansieringa. Siktemålet er å ha ferdig eit utkast til proposisjonstekst til synfaringa som samferdslenemnda i Stortinget skal ha i Hordaland 18. – 21. september. Målet er å få handsama proposisjonen i Stortinget hausten 1990.

## Bompengeselskap

– Til synfaringa bør vi også kunne ha klar ein framdriftsplan for det vidare arbeidet med prosjektet, seier plansjef Arild Eggen til Veg i Vest. Det er òg vesentleg å drøfta skiping av bompengeselskap og opplegget for bompengeneinnkrevinga med Os kommune, med tanke på finansiering av det vidare planarbeidet.



– Eit steg framåt, seier plansjef Arild Eggen om utviklinga i saka om ny Rv. 14 i Os i sommar. (Arkivfoto: Erling Grønnsdal).

Det vil òg vera nyttig å få ei avklaring på den vidare styringa av prosjektet med kommunen.

Det er eit omfattande reguleringsplanarbeid som no tek til. Det omfattar både grunnundersøkingar og kartleggingsarbeid, seier Eggen, som konstaterer at Rv. 14-prosjektet i Os har teke eit steg i rett lei denne sommaren.



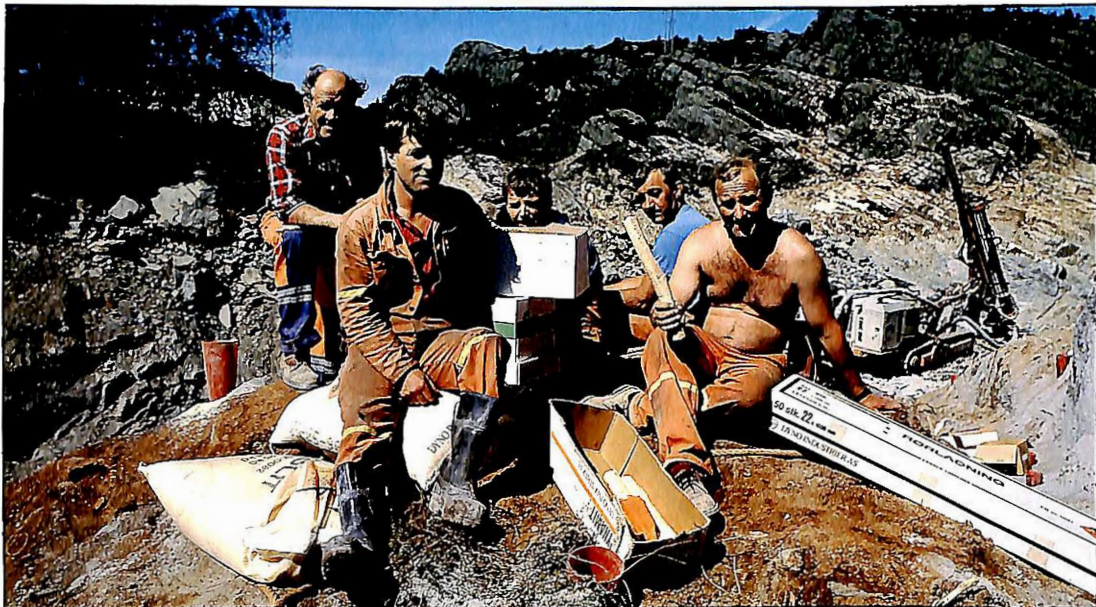
Det ser ut til å bli ei løysing på planane for ny Rv. 14 mellom Moberg og Røykenes, etter at den kommunale anken på hovudplanen er trekt attende.

(Foto: Geir Brekke).

## TILKOMSTVEG TIL ASKØYBRUA:

Arbeidslaget for boring og sprenging på Storeklubben-Kleppestø.

Frå venstre: Ivar Tyssebotn, Ove Lokøy, Bjørn Inge Hansen, Svein Normann og Mons Haunland.



# Gunstig pris på sprengingsarbeidet

AV GEIR BREKKE OG  
ERLING GRØNSDAL (foto)

Statens vegvesen Hordaland har oppnådd gode resultat med sprenging i eigen regi på veganlegget Storeklubben-Kleppestø. Arbeidslaget kan visa til ein gjennomsnitts-

pris på 25 kr pr. kubikkmeter, som ligg godt under målsettinga for snittpris ved Vegvesenet i Hordaland, 35 kroner. Godt miljø, posinnstilling og eit påliteleg bakapparat ved maskinavdelinga er viktige faktorar som har medverka til dette, seier oppsynsmann Rolf Nielsen til Veg i Vest.

Sprengingsarbeidet tok til i september i fjor, og fram til juni i år er det sprengt 90.000 kubikk, m.a.o. kring 10.000 kubikk pr. måned.

### Bratt terreng

I første halvår har ein stor del av arbeidet pågått i svært bratt terreng i Klampvika. Omsynet til tryggleiken for manskapa har vore sett framom alt anna. Ein har nytta tau og selar under arbeidet i bratthenget, som òg er utsett for kraftige vindar i vinterhalvåret.

Omsynet til trafikkavviklinga på eksisterande fylkesveg Kleppestø-Strussmann har elles ført med seg at det har vore lagt ein del restriksjonar på sprengingsarbeidet.

### Vedlikehald på plassen

Mannskapet på boring- og sprengingsjobben har vore formann, 2 borvognførarar, skytebas og mekanikar. Å ha eigen mekanikar til vedlikehald av borekronene er av stor verdi for ei god framdrift, seier Nielsen. På denne måten får vi stort sett utført arbeidet på anleggsstaden, istadenfor å måtte gå til vegsentralen for å få ordna utstyret. Mekanikaren utførar sliping av kroner for anlegga på bae sidar av Byfjorden. Han har dessutan ansvar for skilting i anleggsområdet.



Arbeid med sprenging og masseflytting for rampe nord for Storeklubben viadukt.

# Største veganlegget i askøysoga

AV GEIR BREKKE

Utan tilkomstvegar kjem ikkje askøyværinga seg innpå brua. Noko i skuggen av tårnreisinga for lengste hengebrua i Norden driv Statens vegvesen Hordaland på med det største veganlegget som nokonsinne har vore igangsett på Askøy. Fram til opninga i 1993 skal det byggjast for 95 mill. kroner i nye vegar fram til Storeklubben viadukt.

Anlegget omfattar 1,4 km med ny veg frå Storeklubben til Kleppstø, samt 3 km ny veg nordover til Krokås, med Flaggetparsellen, ein avstikkar på 1 km. Dei to fyrste vegane blir nye riksvegstrekningar, medan sidevegen mot Hetlevik og Follesø får fylkesvegstatus. Kostnaden er 35 mill. kroner for vegen mot Kleppstø, og 60 mill. kroner for tilkomstvegen til vestre og nordlege delar av Askøy.

## Anleggsveg til brua klar

Arbeidet tok til i september 1989, med sprenging og masseflytting for rampe frå Storeklubben viadukt. I Klampevika har Vegvesenet ete seg godt inn i den opptil 28 meter høge skjæringa. Massen har gått med til ei større fylling for nyevegen, samstundes som det er bygt ein viadukt. Anleggsvegen frå Klampevika fram til Storeklubben viadukt blei fullført etter framdriftsplanen, i juli i år.

– Dette arbeidet har vore prioritert av omsyn til sjølv brubygginga, seier anleggsleiar Lasse Føli til Veg i Vest. På denne måten kan vi få fram store transportar til brua over land. Det er m.a. aktuelt å føra fram kabeltransport til Askøybrua via Kleppstø. Nyevegen Kleppstø–Storeklubben blir ferdig sommaren 1991.

## Start på Krokåsvegen seint i haust

– Korleis ser framdriftsplanen elles ut?

– Vi tek sikte på å starta på anleggsvegen mot Krokås seinhaustes i år. Arbeidet tek til i sørenden av Strusshamn-

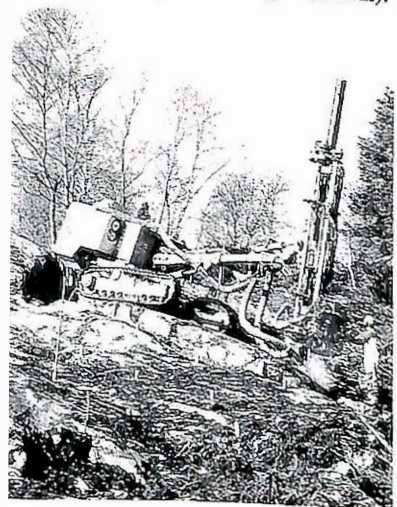


Gemyttleg synfaring på anlegget. Frå venstre anleggsleiar Lasse Føli, oppsynsmennene Rolf Nielsen og Trond Vindenes og fungerande driftsjef Bengt Drageset.

(Foto: Erling Grønsdal).

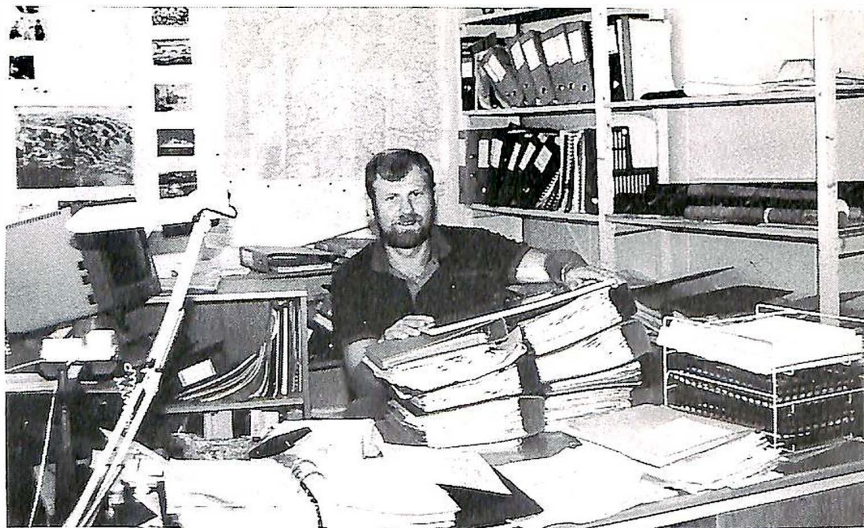
vatnet. Tyngda av innsatsen på denne parsellen vil likevel skje i 1992 og første del av 1993. Det inngår ein 700 meter lang tunnel i denne parsellen, som vi reknar med å starte arbeidet med i februar 1991. Drivetida blir kring 9 månader.

Flaggetparsellen vil bli bygt sist i anleggsperioden.



Arbeidet har første året vore konsentrert om Klampevika. (Foto: Geir Brekke).

I hovudsak har Statens vegvesen Hordaland fått gjennomslag for sitt syn i skjønet for Askøybrua og tilkomstvegene på Askøy. Det vil seia at retten har lagt til grunn verdifastsetting ut frå status som jordbruksareal istadenfor utbyggingsareal på strekninga Strusshamnvatn—Krokås. Samstundes har utbyggingsområdet ved Storeklubben fått ein pris som er i samsvar med marknadsverdien, seier prosjektleiar for grunnkjøpet, Lars Tore Nordskog.



Det er blitt rikeleg med saksdokument i askøyskjønet, seier prosjektleiar Lars Tore Nordskog.

# Gjennomslag for Vegvesenet i skjønet på Askøy

AV GEIR BREKKE (tekst og foto)

Han seier seg såleis bra nøgd med utfallet av skjønet. Det har mykje å seia for verdifastsettinga at retten legg jordbrukspris på 3—4 kr. kvadratmeteren til grunn istadenfor ein atskillig høgare utbyggingspris. Totalerstatninga til dei 90 partane i saka blir 6,5 mill. kr. I tillegg skal Statens vegvesen Hordaland i løpet av anleggsperioden fram til våren 1993 utføra fasadetiltak mot støy for til saman 821.000 kr. Dei 4 grunneigaradvokatane skal til saman ha eit honorar på 813.000 kr., medan Vegvesenet sin prosessfullmektig får kring 300.000 kr.

Tek vi i tillegg med at det er inngått minneleg avtale om innløyising av 6 eigedomar til 5 mill. kr. utanom skjønet, så kjem vi opp i ei samla utgift på grunnkjøp og støyttiltak på askøysida på nærare 14 mill. kr.

## Heldig marknadssituasjon

— Er det mange hus og hytter som er fjerna?

— For å halda framdrifta i anleggsarbeidet gjekk vi inn på minneleg avtale med til saman 6 grunneigarar. Dette gjeld 3 bustadhus, to av desse var tomannsbustadar, og dessutan 3 hytter. I sjølve skjønhet har vi med innløyising av eit budstadius.

Når det gjeld avtalene om innløyising

så måtte vi her arbeida under tidspress. Men vi har vore heldig med stoda på bustadmarknaden. Alle som måtte flytta frå husa sine fekk kjøpa ledige bustader i attraktive område. Såleis unngjekk vi ekstrakostnader ved bygging av nye hus, der det gjerne blir tale om leige av mellombels husvære for å få frigjort grunnen.

## Nær 20 mill. på bysida

Marknadssituasjonen har vore like fordelaktig på bysida, i samband med avtale om grunnavståing til bygging av vestre innfartsåre, held Nordskog fram. På strekninga Brøstaneset—Storavatn er det inngått minneleg avtale om grunn-

kjøp for kring 9 mill. kr. Mellom Storavatn og innslaget på Damsgårdsfjelltunnelane i vest, ved Laksevåg idrettshall, er det gjort avtaler for 8,3 mill. kr. Totalt vil det på bysida på desse strekningane såleis bli nærare 20 mill. kr. i eigedomskjøp vest for Damsgårdsfjellet.

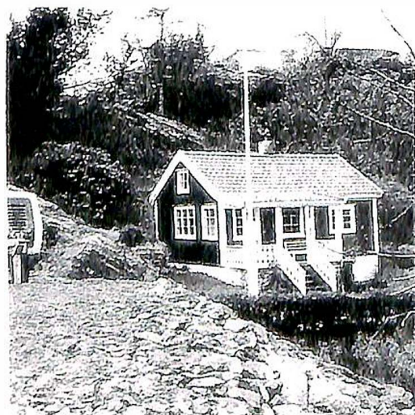
— Det er ikkje aktuelt med skjønet for inngrepa langs vestre innfartsåre?

— Det kan bli aktuelt med skjønet for nokre mindre restar av eigedomsverta-kingar her. Med det var ikkje mogleg å gjennomføra anleggsarbeidet etter oppsette planar utan minneleg avtale. Vi kunne ikkje gå inn på grunnkjøp før reguleringsplanen for ytre delen av vestre innfartsåre var vedteken av Bergen kommune, noko som skjedde i april 1989. Det var dessutan vanskeleg å gjennomføra to så store vegskjøp parallelt.

## Ros til retten

Det kan i den samanhengen nemnast at det har teke 2 år frå skjønnsbegjæringa blei sendt til det låg føre dom i skjønet. Dette er normal saksgang, seier Nordskog, som gjerne vil gje ros til dommar og skjønsmenn, som har oppfatta omfanget av inngrepa, og føreteke ei gjennomgang av saka utan nemnande feil. Det er uvanleg i ei så detaljrik og omfattande sak.

Det har vidare vore eit godt samarbeid med Askøy kommune, ikkje minst under førebuingane til skjønet.



Ei av dei 3 innløyste hyttene på Askøy.

# Etterarbeid i gang på alle tunnelane

Drifta ved samtlege 5 tunnelar mellom Dalseid og Bolstad er no komen over i etterarbeidsfasen. Siste gjennomslagsalva gjekk i den 1380 meter lange Hyvingentunnelen, der ein har kopla 660 meter ny tunnel saman med ein 720 meter nedlagt jernbanetunnel, som er strossa til full vegtunnelprofil.

AV GEIR BREKKE OG  
ERLING GRØNSDAL (foto)

Med gjennomslaget i Hyvingen er tunnelseksjonen ved Statens vegvesen Hordaland komen vel igjennom 4,7 km med ny tunnel på denne delen av stamveganlegget.

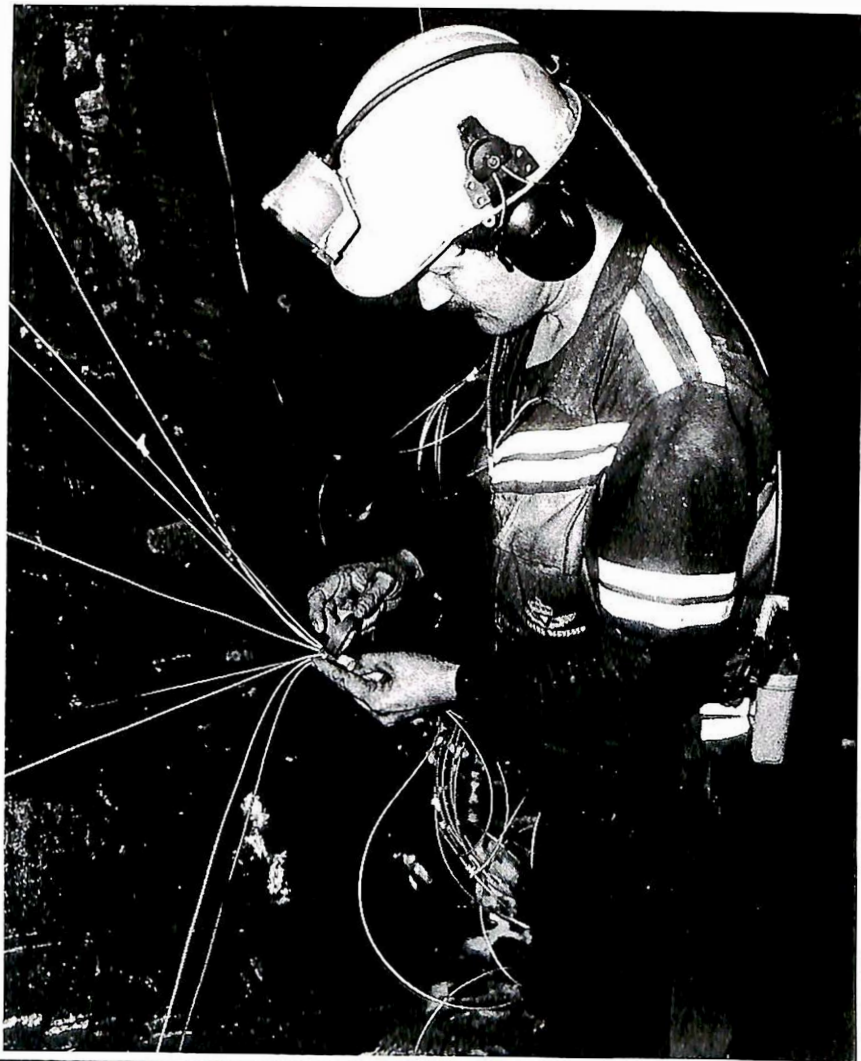
## Bra framdrift

Det er i den 1800 meter lange Dalseid-tunnelen ein er komen lengst med etterarbeidet. Dei øvrige strekningane har vore i bruk til massetransport frå knuseverket på anlegget. Dessutan har ein høgspenkabel medverka til at etterarbeidet først kom i gang for fullt etter ferien.

— Tunneldrifta i Hyvingen har gått jamnt bra, seier overing. Bjarne Lysberg til Veg i Vest. Det har vore utført 11–12 salver i veka på ny tunnel, og 6 salver i veka på strossedelen. Arbeidet er gjort på 2 skift. Fjelltilhøva har jamnt over vore gode.

Det blir rekna med at etterarbeidet på tunnelane mellom Bolstad og Dalseid vil pågå fram til sommaren 1991.

Det har vore jamnt over gode fjelltilhøve i den 1.380 meter lange Hyvingentunnelen.



Over: Tunnelbas Jostein Flatekval gjer klar til sprenging av gjennomslagsalva i Hyvingtunnelen.

# HØYT HENGER DE - og blide er de også

AV GEIR BREKKE OG  
ERLING GRØNSDAL (foto)

Finnes det sirkusartister i Statens vegvesen Hordaland? Musikanter, javel – klovner, kanskje det også. Men de dristige øvelsene i fritt fall, som får publikum til å gispe av beundring, hva med disse? Åjoda, ta deg en tur når karene på bruvedlikeholdet er i aksjon. Veg i Vest var på plass en dag da Strøno bru i Os fikk nye malingsstrøk. En ny turistattraksjon kan man trygt kalle operasjonen, når modige vegvesenmaur sitter på trådene høyt over fjorden og stryker maling på kablene.



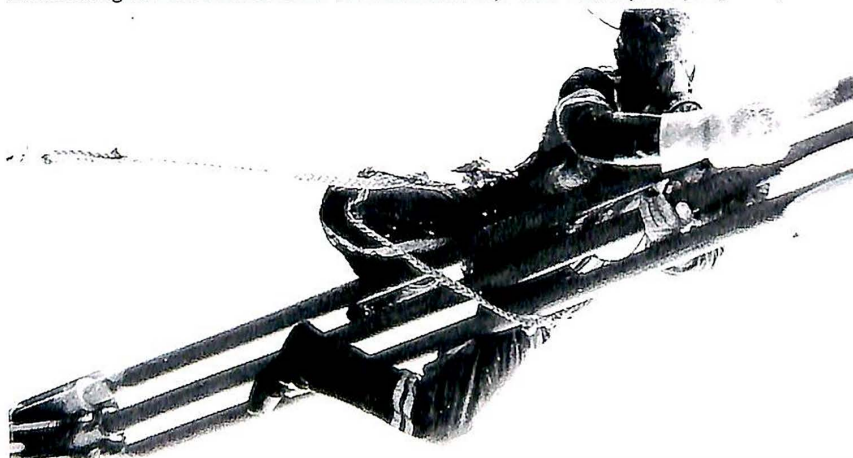
En iskald og blid arbeidsformann i bruvedlikeholdet, Peder Strand, i aksjon på Strøno bru.

Og sannelig koster han ikke på seg et smil til fotografen også, Peder Strand, der han sitter på skrevs over de tre kablene, med malingspannet foran seg og malervotten på høyre hånd. Tyskeren med videokamera nede på brua er vill av begeistring. Han har fått et ferieminne for livet.

## På høy tid

Men de 4 faste arbeiderne på bruvedlikeholdet driver ikke i underholdningsbransjen. De gjør en høyst nødvendig innsats for at bruene våre skal sikres et langt liv i tjeneste for trafikanter i alle deler av fylket.

Den 185 meter lange Strøno bru ble bygget i 1965, og en gang tidligere har det vært foretatt sliking. Men det er første gang det blir utført en fullstendig rengjøring og oppussing av brua. Det var på høy tid. De galvaniserte kablene var begynt å ruste med et hvitt belegg. Ingen tvil om at det i år blant annet var Strøno bru sin tur til å få besøk av vedlikeholdstolkene.



Kablene skal males på begge sider, og malervotten er et praktisk hjelpemiddel. Maske hindrer innånding av malingslukt, og den ene av sikkerhetsseleene er alltid festet rundt kablene.



## Firledet operasjon

Ettersom det var påvist mindre rustskader, startet man jobben på Strøno med en skikkelig steamvask. Deretter gikk manskapene løs med trekantskrape og stålborste på kabler og stenger, mens stålbjelkene ble rengjort med sandblåsing. Så tar man fram malerkostene og flikker med sinkmaling. Til slutt strykes det ny maling på alle kabler, stenger, rekkverk og alle andre metall-deler som er utsatt for vær og vind. Det benyttes KK-maling, med betegnelsen 118, et fellesprodukt for Vegvesenet i hele landet.

## Sikkerhetsutstyr

Bruvedlikehold setter sine krav til mannskapene. Ikke minst de operasjoner som foregår på kablene er spesielle. Her kan man trygt si at en svever mellom himmel og hav. Og hengebruere som dette beveger seg med trafikken. Det smeller i brubanen når større biler ruller over. Det er liv i kablene også.

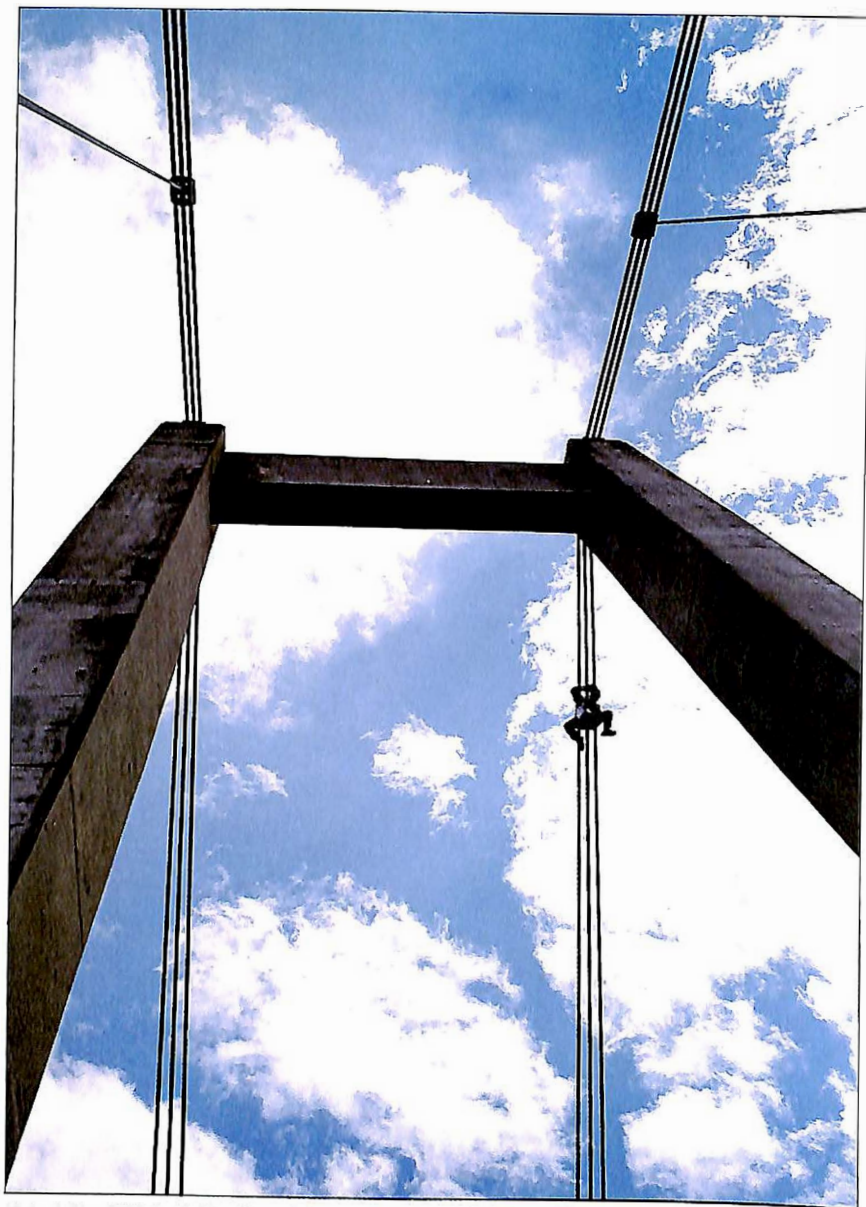


Peder Strand (t.v.) og Jørn Skibenes utgjør ett av arbeidslagene i bruvedlikeholdet til Statens vegvesen Hordaland.

— Sikkerhetsutstyret er det beste som kan skaffes, forsikrer Peder Strand oss, vel nede på bakken til en fortjent pause. Jeg har alltid på meg to seler når jeg arbeider på kablene. Ved hvert stangfeste må jeg skifte sele for å komme forbi «T-krysset». For at jeg hele tiden skal være sikret, fester jeg den ene selen på andre siden av krysset mens jeg henger fast i den andre. På denne måte bytter jeg sele ved hvert stangfeste langssetter kablet.

## Avhengig av vær og vind

At jobben krever oppholdsvær skulle være selvsagt. Også vindstyrken er en kritisk faktor for denne delen av bruved-



Spindelvev? Nei, Peder Strand i gang med kabelmaling på Strøno bru.

likeholdet. Vi går aldri opp på kablene når vi føler at det blåser for mye, slår Peder Strand fast, og vi forstår at dette er noe karene føler selv, uten at det diskuteres sekundmeter og værmeldinger.

— Har det hendt at du har mistet festet, og blitt hengende i selen?

— Nei, men det er ikke fritt for at du tenker litt på det av og til — hva som ville skje med deg hvis du en dag skulle bli hengende i løse luften under kablet, sier Peder, som ikke har noe svar på dette.

## Like sikkert som på veggen

- Hvor stort er høydetillegget?
- Det er ikke farlig med dere, som

har høydetillegg, hører vi stadig vekk. Men noe slikt tillegg eksisterer ikke.

— Bruvedlikehold skal være en like sikker jobb som annet vegarbeid, skyter avd.ing. Georg Bye-Pedersen forklarende inn. Sammen med Gunnar Djuve har han ansvaret for planlegging og tilrettelegging av bruvedlikeholdet i Hordaland. Det er som regel to mann på hvert arbeidslag, gjerne supplert med sommervikarer på rekkverkmalning om sommeren. Utenom Strøno bru har det i år vært utført vedlikehold av blant annet bruene i Hagelsundet, Alverstrømmen, Tofterøy bru, Steinslandsbrua ved

Fortsettelse neste side...

Fortsettelse fra side 9

## Høyt henger de...

Norheimsund og bruer på Voss og i Odda.

Et viktig hjelpemiddel i bruvedlikeholdet er for øvrig en brulift med en lift som går både i høyden og under brubanen. Hittil har Statens vegvesen Hordaland leiet privat «lift», men det er under vurdering å kjøpe inn eget utstyr, som med dagens leiepriser vil være innbetalt i løpet av få år.

## Til skogs i regnvær

Mannskapene på bruvedlikeholdet er allsidige vegarbeidere. Når sommerregnet er på det mest stabile, er det bare å finne seg andre oppgaver i området. Tre av de 6 sesongene Peder Strand har bak seg på bruvedlikehold var han stasjonert på Fykkesundbrua i Hardanger. En av somrene var det øsende regn i ukervis. Etter å ha ventet forgjeves på opphøvelstid byttet karene ut sikkerhetssele med motorsag og vernesko, og satte i gang med skogsrydding. Tette avløps- og stikkrenner inngikk også i arbeidsoppgavene for brufolket den gangen.

## Reparasjoner vinterstid

Ellers er det vanlig å bruke værharde dager til vedlikehold på brurekkverket. Blåser det for kraftig, passer det bra å holde seg på vegbanen og gjøre pusse- og malerarbeid på rekkverk og andre, mindre fritthengende deler av brua.

Reparasjon og montasje av rekkverk er for øvrig en viktig del av arbeidsdagen for folkene på vinterstid, når forholdene ute umuliggjør arbeid på bruene.

Med bare 4 faste arbeidere på bruvedlikehold sier det seg selv at en del av oppgavene må delegeres til andre. Vegmesterområdene har ansvaret for vedlikehold av rekkverk på mindre bruer.

## Askøybrua en stor utfordring

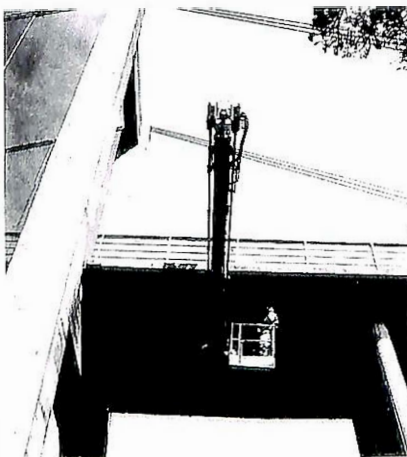
Strøno bru er levende — som fotgjenger kjenner du det når bilene kjører over. Sånn sett er det kanskje vel så spennende å arbeide med kabelmaling på en mindre bru enn på større, og mer stabile konstruksjoner.

Hva så med Nordens lengste hengebru, Askøybrua, med 1250 meter lange kabler ut fra de 152 meter høye tårnene, — i alt 42 kabler, hver med diameter på 96 mm. Hvordan ser karene på den jobben?

— Vi ser fram til vedlikeholdet av Askøybrua med stor interesse, sier Peder Strand, som er formann for arbeiderne. Utfordringen blir stor, men vi maktar ikke den jobben med dagens bemanning.



Kranbilen er nødvendig for å komme seg til topps på bærekablene.



Kranen kan også strekkes ut og under brubanen, til kontroll og vedlikehold også på undersiden av brua.



Avd.ing. Georg Bye-Pedersen konstaterer at enda ei bru har fått ein ansiktsløftning

# Usakleg kritikk av vegsjefen

**H**ordaland Arbeidsmandsforening og Fagleg politisk utval i Hordaland og Bergen Arbeidarparti har fått medhald frå Pressens Faglege Utval i at Bergens Arbeiderblad braut med god presseskikk ved to ulike høve tidlegare i år. Båe tilfella var døme på usakleg kritikk av vegsjefen i Hordaland.

Avisa hadde 22. mars i år ein kommentarartikkel av forfattaren Erling Gjelsvik, der han samanlikna vegsjefen med Hitler og Mussolini, og med billetekstar der samtlege tre fekk tittelen «vegbyggar».

— Med tanke på vår nære fortid, må ei avis vera ytterst varsam med å dra parallellar mellom nolevande personar og nazistiske og fascistiske førarar, meiner Pressens Faglege Utval, som slår fast at Bergens Arbeiderblad her braut med god presseskikk.

## Oppslag utan dekning

To dagar før hadde BA eit heilsides oppslag på førstesida, med overskrifta «25 av 30 rådmenn misfornøyd med vegsjefen», fulgt av eit bilete av vegsjef Josef Martinsen. Oppslaget var grunna på ei meiningsmåling Opinion A/S hadde gjort for Naturvernforbundet. Av sjølve artikkelen inne i avisa gjekk det fram at undersøkinga viste ei jamn fordeling av kritikk og ros mot vegkontoret. Pressens Faglege Utval meiner difor at BA har trekt resultata frå meiningsmålinga så langt «at det er uråd å forsvara overskrifta». Ein viser her til punkt 4.4 i Ver Varsam-plakaten til pressa, der det m.a. heiter: «Sørg for at titlene ikke går lenger enn det er dekning for i stoffet».

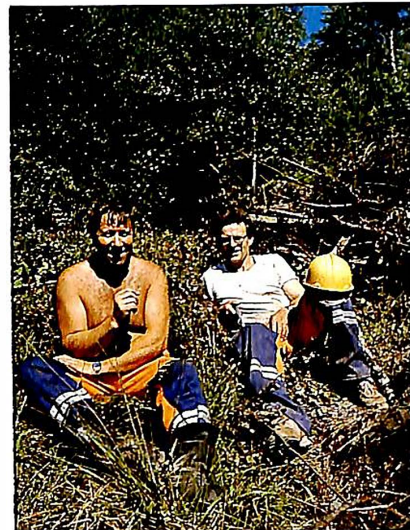
Konklusjonen frå Pressens Faglege Utval er klar på dei to innklagde sakene: Bergens Arbeiderblad har brote med god presseskikk.

# Første delopning alt i oktober

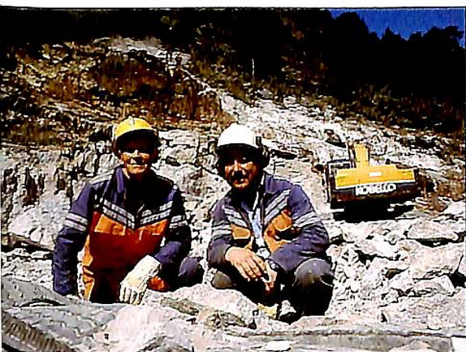
Arbeid for 1 mill. pr. dag frå neste år

Tyngda av veganleggsdrifta i bergensområdet skjer nå på vestre innfartsåre. Tunnelhol, skjæringar og nye vegfyllingar kjem til syne. Arbeidet pågår både i jomfrueleg terreng, trafikkmessig sett, og i område tett inn til dagens Rv. 555. Av omsyn til trafikkavviklinga vil den første delparsellen av vestre innfartsåre bli teken i bruk alt i midten av oktober i år. Det gjeld dei første 2 felta av ei 1 km lang strekning frå Lianakktunnelane til eksisterande veg ved Lyngbøvatnet.

AV GEIR BREKKE OG ERLING GRØNSDAL (foto)



Kort pause i skogrydding ved Storavatn for John Kjellesvik (t.v.) og Johan Rokne.



Erling Fredheim (t.v.) og Aksel Nordbø er med i Vegvesenet sin gjeng på anlegget ved Lianakktunnelen.

Ei ytterlegare opptrapping av anleggsarbeidet skjer i september, når Statens vegvesen Hordaland får frigjeve Liavatnet. Då går vi i gang med aktivitet ved Lappeleiren, der austre innslag av Lyderhornntunnelen skal koma. Sjølve tunneldrivinga tek her til 1. november i år. Men før vi kjem så langt går vi i gang med bygging av omkøyringsveg ved Lappeleiren, opplyser prosjektleiar Otter Midtkandal til Veg i Vest.

## I gang på Gyldenpris

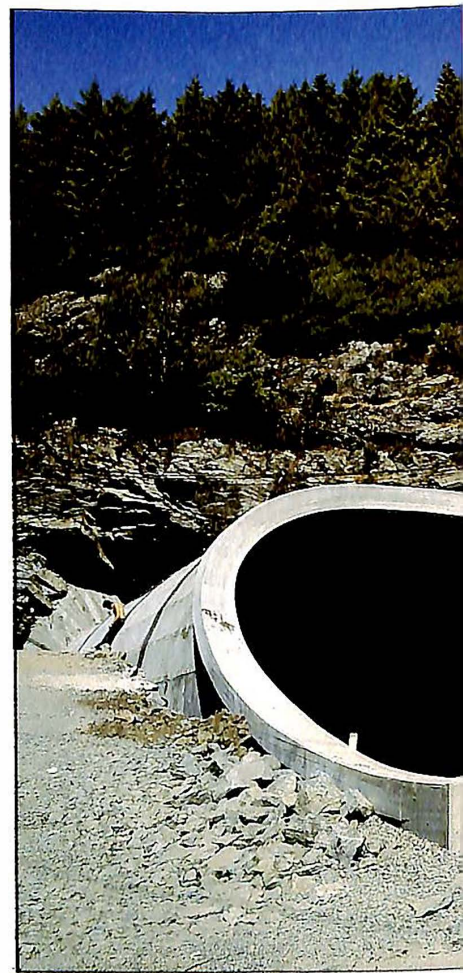
Også på Gyldenpris er aktiviteten no komen i gang. Selmer Furuholmen fekk entreprisen for første etappe, bygging av fotgjengarkulvert og stålbru for trafikkavvikling i anleggsperioden. Denne entreprisen skal vera avslutta 1. mars 1991, og har ein verdi på 3,1 mill. kr.

Trafikantane vil i første omgang ikkje merka nemnande problem på Gyldenpris. Men når den meir tyngre aktiviteten kjem i gang, frå 1. april neste år, er det ikkje til å unngå at vi går inn i ein meir vanskeleg periode for dei som til dagleg ferdast på vestre innfartsåre, seier Midtkandal.

Då startar arbeidet med bygging av hovudkulverten gjennom det nye vegkrysset på Gyldenpris. Det fører til at det blir slutt på det reversible midtfeltet over Puddefjordsbrua. Det blir to faste felt for trafikk mot sentrum. Det tyder altså at trafikken ut frå sentrum berre får eit felt, også når trafikken toppar seg om ettermiddagen. Kapasiteten blir redusert med kring 20 prosent i retning ut av sentrum. Vi må nok diverre leva med ettermiddagskø her fram til hausten 1992.

## Framhald i Damsgårdsfjellet

Dei første 50 meterane av båtunneløpa i Damsgårdsfjellet på Lyngbø-sida blei sprengt i vinter. Deretter starta bygging av tunnelportalar på båtunneløpa. No i september held tunneldrifta i Damsgårdsfjellet fram, først med eit skift, og frå oktober med toskiftsordning. Tunnelane skal drivast i eigenregi. Datariggen til Statens vegvesen Hordaland skal gå laus på Damsgårdsfjellet, og gjennomslag på dei to tunneløpene blir i årsskiftet 1991/92. Det blir tverrslag for kvar 350 meter, og såleis kontinuerleg bore-drift. Tunnellengda gjennom Damsgårdsfjellet blir 2300 meter.



Også i Lyderhorntunnelane blir det grovsprengt to løp parallelt. Men det nordlege løpet skal ikkje fullførast til opninga i mai 1993. Det er den nye Tamrock-riggen til Statens vegvesen Hordaland som skal ta seg av jobben i dei 1040 meter lange Lyderhorntunnelane.

### Ein million i dagsforbruk

Det er første byggjesteg av vestre innfartsåre som no er under bygging, strekninga Gyldenpris—Storavatn, med tilførselsveg til Brøstaneset. Totalkostnaden er på 645 mill. kr. Kring halvparten fell på tunnelane gjennom Damsgårdsfjellet, Lyderhorn og Olsvikåsen. Frå 1991 vil det dagleg bli brukt 1 mill. kr. på vestre innfartsåre.

Investeringstrongen inneverande år er på 88 mill. kr., i 1991 må Vegvesenet ha 188 mill. kr., i 1992 vil det gå med 218 mill. kr., medan veganlegget blir fullført i 1993, med eit forbruk på 109 mill. kr.

Indre del av første byggjesteg, Gyldenpris—Lyngbø, er kostnadsrekna til 312 mill. kr., og blir finansiert med lik deling på statsmidlar og tilskot frå Bomperingeren i Bergen.

Ytre del av parsellen Lyngbø—Storavatn, med eit kostnadsoverslag på 226 mill. Finansieringa blir fordelt mellom staten (77 mill. kr.), Bergen kommune (54 mill.) og Askøybru-prosjektet (95 mill. kr.).

Dei 107 millionane som går med til bygging av tilførselsvegen Storavatn—Brøstaneset, er økonomisk sett ein del av Askøybru-prosjektet.

### Høg fylling i Liavatnet

Det blir atskilleg tunnelmasse frå Damsgårdsfjellet og Lyderhorn som skal takast ut. Men det kjem godt med. Berre i Liavatnet skal det fyllast 800.000 kubikk, med ei fyllingshøgde på opp mot 45 meter. Til samanlikning kan nemnast

at sjølinja på søndre innfartsåre er på 600.000 kubikk.

Statens vegvesen Hordaland har 50 egne folk i arbeid på vestre innfartsåre. Med entreprenørane er det til saman for tida kring 100 personar i arbeid.

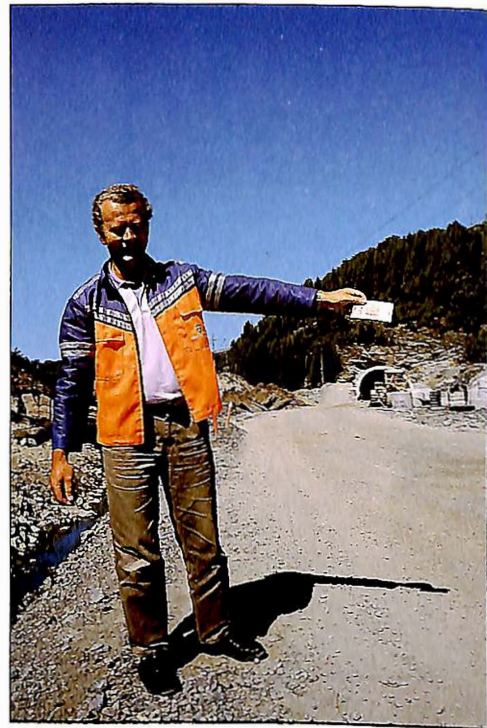
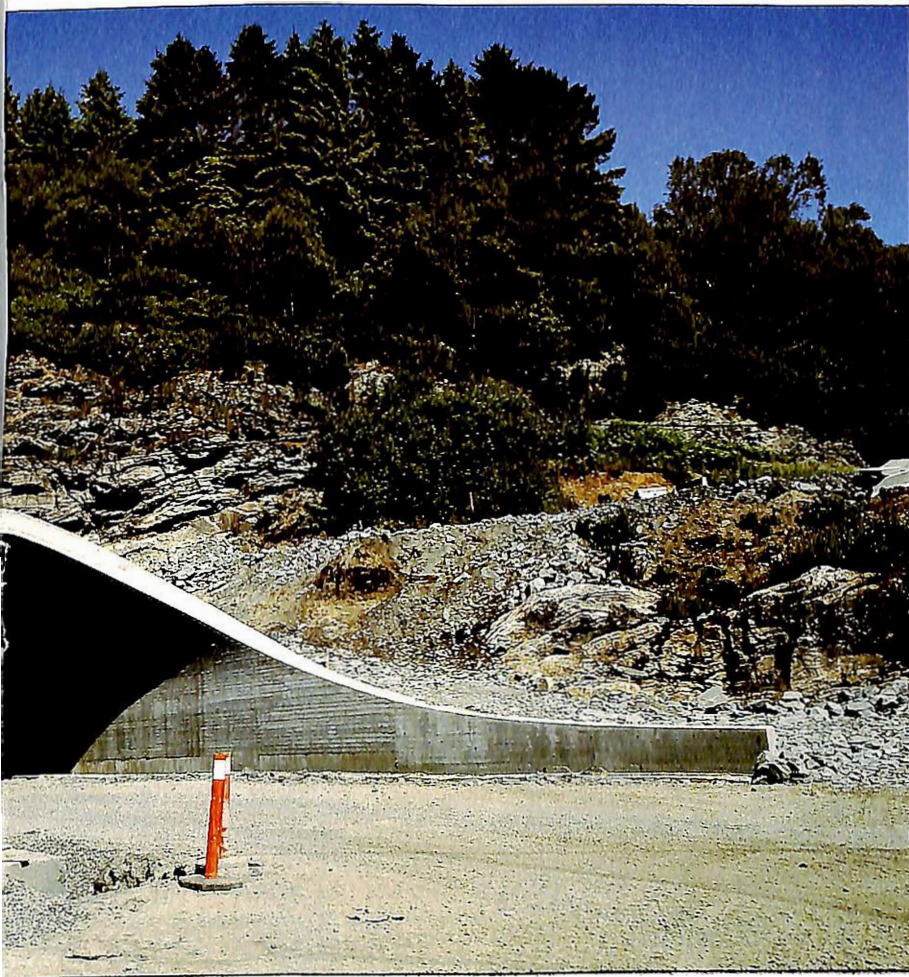
Det har vore kontinuerleg drift på delar av anlegget i heile sommar. To snikkarlag på til saman 12 mann frå Vegvesenet har nytta tida til portalbygging på den nye Lianakktunnelen, medan andre har teke fellestferie.

Samtlege nye tunnelportalar får ein spesiell avrunda profil, der det estetiske er kombinert med kravet til tryggleik. Landskapsarkitekt har vore med på utforminga.

### Mykje står att

Når trafikken frå Askøybrua kjem mot Bergen i mai 1993 vil det framleis vera store oppgåver å løysa for vestre innfartsåre.

*Forts. side 17*



— Her kjem bomstasjonen, seier prosjektleiar Ottar Midtkandal, som har teke oppstilling på rette plassen, midt i Olsvikdalen.

Tunnelportalane på vestre innfartsåre får ei utforming der krav til tryggleik blir kombinert med estetiske omsyn. Dei første som er fullført er portalane i Olsviktunnelen.

## «Prosjekt skoletilsyn» inne i slutfasen: **Bedre kvalitet på kjøreopplæringen**

Biltilsynet i Bergen er nå inne i den avsluttende fase av «Prosjekt skoletilsyn». Målet er at vi i løpet av året skal ha samlet inn den nødvendige informasjon om tilstanden ved kjøreskolene i vårt distrikt. Gjennom dette prosjektet skal vi gi vårt bidrag til en kvalitetsheving av sjåføropplæringen, som en del av grunnlaget for å bedre trafikksikkerheten på våre vegger. «Prosjekt skoletilsyn» er i grunnen et unikt dokument, som er blitt møtt med interesse fra både rådgivere og forskere, sier leder for trafikkseksjonen ved biltilsynet i Bergen, Arne Hilton, til Veg i Vest.

### AV GEIR BREKKE (tekst og foto)

Prosjektet ble startet i fjor, og det er blitt avsatt betydelige ressurser til en tettere oppfølging av de enkelte sjåførskoler. En kvalitetsvurdering av samtlige registrerte opplæringsbedrifter blir foretatt, der ulike faktorer blir analysert. Stikkord er administrasjon, kontorforhold, teoriundervisning, og sist, men ikke minst, gjennomføringen av «trafikksikkerhetspakken» ved den enkelte kjøreskole.

Her er målet at medarbeidere fra biltilsynet i Bergen skal delta under denne delen av kjøreopplæringen ved alle skolene i distriktet vårt.

### Styringsredskap

– Hva innebærer TS-pakken?  
– Utgangspunktet er en vinkling på opplæringen, med stikkordene «fakta, forståelse og vurdering». Elevene skal igjennom en obligatorisk undervisningsdel, som omfatter 5 ledd. Det er for det første en omfattende teoretisk dialog over 3 timer. Deretter skal elev og lærer ut i trafikken og drive øvelse i utkjøring fra og innkjøring på forkjøringsveg, forbi-kjøring, og en fire timers langtur på landeveg. Til slutt blir det en oppsummerende samtale på 2 timer.

– Hva er begrunnelsen for TS-opplaget?

– Den ligger i ulykkesstatistikken, som forteller oss at en stor del av ulykkesne skjer i stor fart på landevegen. Siktemålet er å gjøre TS-pakken til et styringsredskap for en reduksjon i antall

trafikkkulykker, sier Hilton, som gjerne vil trekke fram at det norske opplegget blir lagt merke til. En svensk storavis skrev på lederplass i sommer at norske myndigheter virkelig gjør noe for å styre kjøreopplæringen i retning færre ulykker, mens svenskene selv ikke gjør noeenting.

### Mindre 18-årskull

– Likevel kan vi selvsagt ikke si oss tilfreds med ulykkesituasjonen, selv om det finnes visse positive elementer i vårt eget fylke det siste året. Det er samtidig klart at gjennomføringen av «Prosjekt skoletilsyn» heller ikke er problemfritt, sier Hilton.

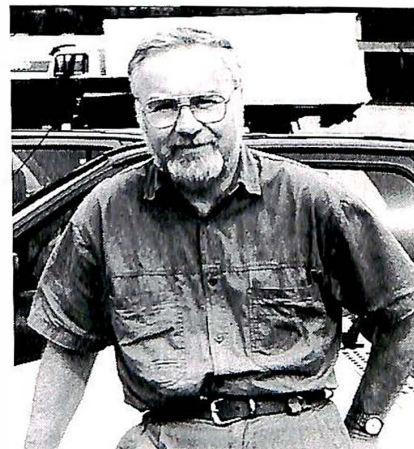
– Hva er problemet?

– Delvis den generelle økonomiske situasjon i samfunnet. Men enda viktigere er det nok at årskullene for 18-åringene viser stagnasjon. I 1995 vil det være 20 prosent færre 18-åring i Hordaland enn i inneværende år. Fra 1995 blir det en svak økning igjen fram mot år 2000. Begge disse tendensene bidrar til å gjøre situasjonen vanskeligere for kjøreskolene. Og i vanskelige tider kan det være tyngre å gjennomføre kvalitetsforbedringer.

### Færre lærere

– Vil omsetningssvikten kunne føre til avskallinger?

– Vi har ikke sett noen avvikling av køreskoler i vårt distrikt i år. Men avskallingen skjer i form av at det blir færre sjåførlærere. En viss overgang av lærere til annet arbeid innen transport-



– Målet med «Prosjekt skoletilsyn» er å oppnå en kvalitetsheving i føreropplæringen, sier Arne Hilton, leder for trafikkseksjonen ved biltilsynet i Bergen.

sektoren har vi alt sett, og permitteringen er det også eksempel på, sier Hilton, som antar at det innen årets utgang vil være 15 færre sjåførlærere i Bergen enn ved årets start. Samme utvikling kan forventes i 1991, mener han.

Vi er ellers noe bekymret over en endring i samferdselsloven som åpner for at private kan leie ut opplæringsbil uten fører, til kandidater som vil gå opp til førerprøven som privatist. Riktignok består ordningen med glattkjøring og TS-pakken i regi av de godkjente førerskolene, men endringen kan likevel åpne for en ytterligere skjerpelse av konkurransesituasjonen. Jeg vil tro at privatistalternativet kan være aktuelt for personer som av en eller annen grunn har fått inndradd førerkortet og må opp til ny prøve for å få det tilbake, sier Hilton.

### Godt samarbeid

– Er samarbeidet godt mellom biltilsynet og kjøreskolene?

– Sett fra mitt ståsted vil jeg si at samarbeidet er meget bra, og jeg har inntrykk av at det er en alminnelig oppfatning.

– Kontakten med skolene skjer fortløpende gjennom førerprøven. Tilsynet med skolene er selvsagt en kontinuerlig prosess som vil fortsette også senere.

– Med jevne mellomrom holder vi seminar for kjøreskolene. Vi skal ha neste samling 15. og 16. september, der vi foruten egne krefter har engasjert kapasiteter innenfor pedagogikk og psykologi som forelesere, sier Arne Hilton til slutt.

# Mopedopplæringen bidrar til færre ulykker

AV GJERTRUD KAREVOLL

Fra 1. januar 1987 ble det innført krav om obligatorisk mopedføreropplæring for alle mopedførere som fyller 16 år etter denne dato, og som ikke er fylt 20 år. Grunnen til at myndighetene innførte dette kravet var det stigende antall ulykker – spesielt blant ungdom mellom 16 og 20 år.

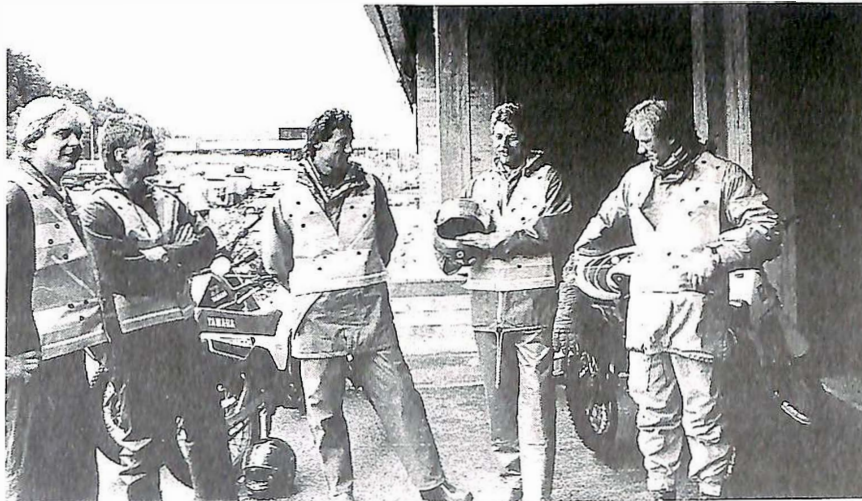
Undervisningsomfanget for å få mopedførerbevis skal være minst 20 timer, hvorav ca. halvparten er praktisk kjøring. Øvelseskjøringen kan begynne ved fylte 15 år, men ingen får mopedførerbevis før de er fylt 16.

## Tilbud ved over 50 skoler

Biltilsynet har i mange år arbeidet for å få mopedføreropplæringen inn i det offentlige skoleverket, og det er nå over 50 ungdomsskoler i Hordaland som tilbyr dette som et 2-timers valgfag over et helt skoleår (ca. 70 timer). Grunnen til at vi ønsker dette faget inn i skoleverket er nettopp denne muligheten til å gi elevene opplæring utover minstekravet. Skolene har en fin mulighet til å tilføre elevene både gode teoretiske og praktiske ferdigheter, og ikke minst drive holdningsskapende arbeid. Det å skape gode og riktige holdninger hos en ung mopedist er nok det vanskeligste og mest tidkrevende arbeidet, men det er helt nødvendig for å skape dyktige trafikanter.

For å kvalifisere lærere til dette formålet arrangerer biltilsynet jevnlig kurs. Siste skudd på denne stammen kom siste uken i mai, da 14 ungdomsskolelærere fra hele Hordland var samlet ved biltilsynet i Bergen. De ble perfektionert både i trafikkteori og praktisk kjøring, og skal nå lære våre unge mopedførere hvordan de skal klare seg i de voksnes ubarmhjertige trafikkverden.

Vi tror at mopedopplæringen gir unge mopedførere bedre forutsetninger for å unngå trafikkulykker, og at dette er en viktig faktor som har bidradd til at antall motorsykkelulykker er kraftig redusert hittil i år.



Ungdomsskulelærere på mopedkurs ved biltilsynet i Bergen. (Foto: Monica Hansen).

## Er førerkortet ditt i kl. 2 gyldig nå?

AV AUD BJØRGAAS

**Ja, la oss håpe det er gyldig. Men for alle tilfellers skyld vil jeg rå deg til å sjekke utløpsdatoen i førerkortet ditt, særlig hvis du har grønt førerkort (gammel type).**

**Hvis utløpsdatoen for kl. 2 er passert, har du ikke lenger gyldig førerkort for tunge kjøretøy. Regelen om livsvarig gyldighet gjelder ikke for førerkort i kl. 2 (nå C, CE og DE). Denne gruppe førerkortklasser må alltid fornyes i samsvar med utløpsdatoen i førerkortet.**

Dessverre har en del førerkortinnehavere, også yrkessjåfører, for sent oppdaget at klasse 2-delen i førerkortet er utløpt. Ifølge gjeldende forskrifter skal førerkortinnehaver avlegge og bestå ny førerprøve før biltilsynet kan fornye førerkort i kl. 2 som er utløpt for mer enn 12 måneder siden.

Men om du nå skulle oppdage at førerkortet ditt i kl. 2 for lengst er utløpt, vil jeg råde deg til å ta saken opp med biltilsynet.

Skriv noen ord om årsaken til at du ikke har fornyet førerkortet i tide, legg ved helseattest av ny dato, førerkort og attest fra arbeidsgiver dersom du har vært yrkessjåfør, slik at vi får bekreftet at du har kjøreefaring.

Biltilsynet vil behandle saken din, og du kan dermed få ordnet opp i førerkortforholdet – også om du har vært i god tro på at førerkortforholdet ditt i kl. 2 har livsvarig gyldighet.

# Firedagarstokt til Hordaland

AV GEIR BREKKE OG  
ERLING GRØNSDAL (foto)

**Samferdslenemnda i Stortinget har sett av dagane frå 17. til 21. september til synfaring i Rogaland og Hordaland. Første dagen blir nytta i Rogaland, medan politikarane dei siste fire dagane skal sjå på aktuelle vegprosjekt i Hordaland, frå Haukås-Fjon i sør til Salhusbrua i nord. Nemnda skal overnatta i Ullensvang, på Stord og i Bergen.**

Tingfolket kjem frå Haugesund og set kursen mot Åkrafjorden, der dei kan konstatere at anleggsarbeidet er i gang, og at ny hovudplan er til handsaming for strekninga Teigland-Håland. På resten av turen til Ullensvang blir det orientering om aktuelle prosjekt på Rv. 47 Jøsendal-Brimnes og Folgefonntunnelen.

## Hardangerbrua

Aktuelle veg-, bru- og tunnelprosjekt i Hardanger er stikkord for møtet som skal heldast på Ullensvang på tampen av første reisedagen i Hordaland. Sentralt her står sjølvsagt Hardangerbrua, som ein òg får høve til å sjå nærare på under den vidare reisen 19. september, som går via Brimnes-Bruravik og Kvannal-Utne.

Etter lunsj i Jondal blir det båttur ut Hardangerfjorden, med synfaring av halsnøyprosjektet og trekantsambandet i Sunnhordland.

På den vidare ferden nordover vil det bli orientert om utgreiingsarbeidet for Kyststamvegen, Hodnanes-prosjektet og Huftarøy-Hundvåkøy i Austevoll.

## Møtedag i Bergen

Vel i land på Halhjem ligg det i korta at stortingspolitikarane blir informerte om planane for ny Rv. 14 Os-Bergen, og ikkje minst finansieringsopplegget.



Samferdslenemnda kjem til Hordaland, og skal m.a. sjå på askøybruprosjektet, der første brutårnet nærmar seg fullføring.

Heile ettermiddagen 20. september er sett av til møte i Bergen. Men i formiddagstimane legg politikarbussen reiseruta også om vestre innfartsåre og askøybruprosjektet.

Viktige emne på møtet med Bergen

kommune og fylkeskommunen blir Rv. 14 i Os, transportplanarbeidet i bergensområdet, gatebruksplanen og røynsler med bompengeringen i Bergen.

Siste dag blir det synfaring i Bergen, inkludert salhusbruprosjektet.



# Realistisk prøve av brann i ethafoam

**Ein kraftig bilbrann i Jernfjelltunnelen på Rv. 14 i Masfjorden nylege ga Statens vegvesen Hordaland ein realistisk prøve på korleis ethafoam-platene reagerer under slike tilhøve. Bilen sto i full fyr under vannsikringsplatene, men skumplaten berre smelta og smuldra sund i eit 5–6 meter breidt felt like inntil bilen. I platene over hengt var det kring to meter som vart skadd, medan ethafoamen ved motsett køyrebane berre blei litt tunnare som følgje av varmeutviklinga.**

Dette viser at ethafoam-platene ikkje er så lett tennelege som det har vore påstått tidlegare, seier Jan Elvøy, leiar for tunnelseksjonen i Statens vegvesen Hordaland.

land. Platene er utvikla for å vera mest mogleg sikker i slike situasjonar. Berre når brannkjelda står tett innunder skumplata heile tida, tek det fyr.

## Ingen dryppproblem

– Også når det gjeld temperaturutviklinga syner brannen i Jernfjelltunnelen at vi må revidera tidlegare spådomar. Vi har trudd at eld i ethafoam-stoffet skulle utvikla ein varme på 800–900 grader. Resultatet av denne bilbrannen syner at temperaturen i røynda ligg lågare.

Brannen oppsto kring 400 meter inne i tunnelen på hordalandsida. Brannmannskapa var ikkje plaga av dryp frå mattene under slökkingsarbeidet, noko det òg har vore knyta ein del uvisse til tidlegare.

## Meir gift i bilen

– Men brann i ethafoam kan utvikla giftig gass?

– Her har vi prøver frå Raunhammertunnelen i Møre og Romsdal fylke å halda oss til. Forsøk som er gjort i denne tunnelen syner at den gifta som blir utvikla, i hovudsak kjem frå plastmaterial i bilen, og ikkje frå skumplatenene.

– Likevel er det sett restriksjonar på bruk av ethafoam som vasssikringsmetode i tunnelar?

– Dette er dimensjonert etter trafikkmengde og tunnelengde. Alternativet til skumplast er bruk av sprøytebetong utanpå skumplastmattene, eller tunnelkvelv. Men dersom vi under ein brannsituasjon kjem opp i temperaturar på 900 grader, brenn nesten alle stoff som kan vera aktuelle i tunnel, seier Elvøy, som er klar i konklusjonen etter brannen: Her var det bilen og ikkje vannsikringsplatene som var problemet.

## ARBEIDSTILSYNET OM TUNNELRENSK

# Hjullastar med rensekorg ei tryggare løysing

Bruk av hjullastar med rensekorg er ein metode til å driva sikrere rensking av stoff og tunneltak, skriv distriksinspektør Atle Mitsen i Arbeidstilsynet til hovudverneombodet ved Statens vegvesen Hordaland. Det er såleis klart at dei 3 hjullastar-

ane med rensekorg som Vegvesenet har, no vil bli nytta ved slikt arbeid i Hordaland.

Hjullastar med rensekorg er eit alternativt utstyr ved tunnelrensk. Dette er ikkje noko ny løysing ved tunneldrifta i Hordaland. Alt under

arbeidet med Eikefettunnelen i 1978 valde ein dette utstyret.

Prioritering av hjullastar med korg framfor rensebukk er m.a. eit resultat av dei diskusjonar som har vore ført på motivasjonskursa for betre tryggleik i vegarbeidsdrifta i år.

## Første delopning alt i oktober

*Forts. fra side 13*

såre fram til Nygårdstangen er fullført. Det er pr. i dag trong for ei investering på ytterlegare 475 mill. kr. når 1. byggesteg er fullført.

Bygging av ny trefeltsbru over Puddefjorden er kostnadsrekna til 105 mill. kr. Slutføring av andre løp av Lyderhorn-tunnelane, bygging av toplanskryss ved Lappeleiren og fullføring av Lyderhornvegen kjem til saman på 100 mill. kr. Bygging av ny seksfeltstunnel under Nygårdsparken kjem på 270 mill. kr.

Nord for Puddefjorden krev vestre innfartsåre store grunnkjøp. St. Paul skule er i ferd med å byggje nytt til erstatning for bygninga som ligg i vegen på Florida. Her er det tale om ei erstatning på 24,5 mill. kr. På Møhlenpris er det trong for grunnkjøp på 50 mill. kr.

# Møtestad for heile verda

I midten av juni var over 400 delegatar samla til symposium i Trondheim om fjordkryssingar. Dette kom frå alle verdsdelar, og ikkje uventa (?) var det Japan som var mest talrik av dei langvegsfarande gjestene: 48 i tallet. Det var den nye Olavshallen som var sete for dette stormøtet.

AV JAN OLAV SKOGLAND  
(tekst og foto)

Naturleg nok var Noreg særst godt representert med om lag halvparten av deltakarane. Frå vegkontoret i Hordaland var vi 7 til å representera eitt av dei tyngste fjordkryssingsfylka her til lands.

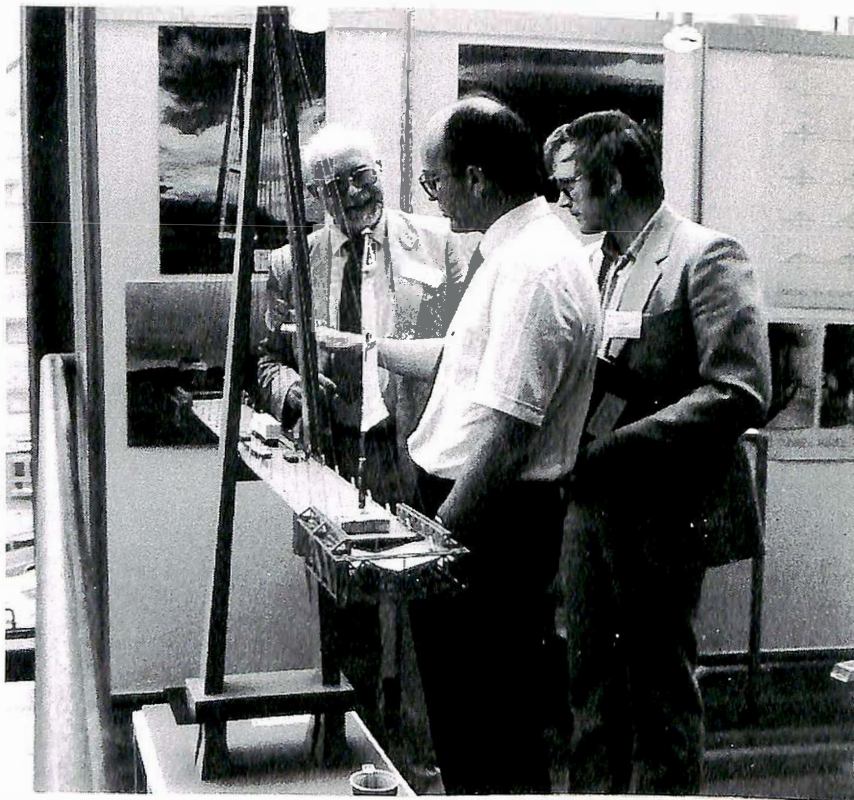
## Aukande interesse

Det fyrste symposiet om fjordkryssingar vart halde i Stavanger i 1986. Også den gongen var interessa stor, og ein kan godt seia at den har auka enda nokre hakk fram til dette møtet. Ei slik samling vert jo òg eit spesielt høve til å fylgje einiskildsaker og korleis dei utviklar seg. Meir om det nedanfor.

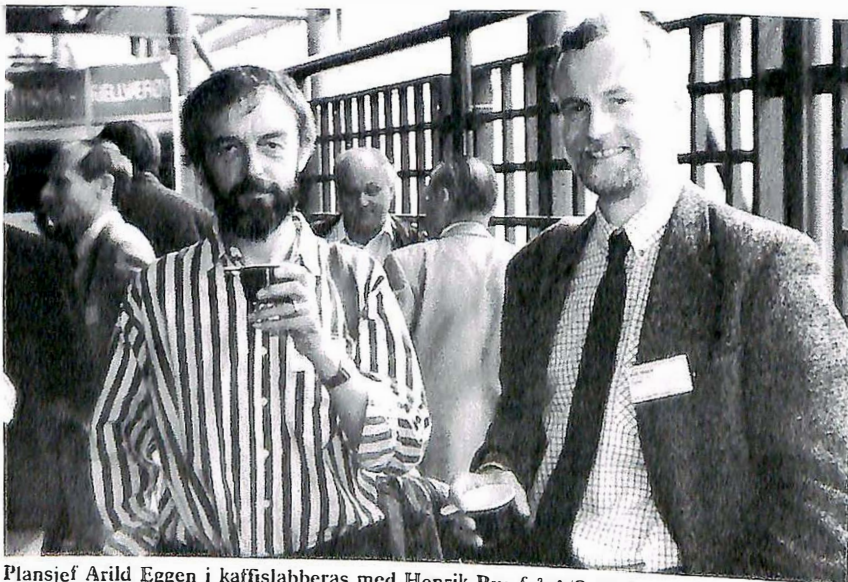
Men før eg seier meir om innholdslista i symposiet, kan det vera greitt å gjera greie for sjølve ordet. Kva er så eit symposium? Etter ordlista er det ein «samankome av fagfolk for å drøfte eit særskilt emne». Litt meir interessant er likevel den opphavslege greske tydinga, der ordet *symposion* tyder drikkelag eller gilde. Ikkje til å undrast over at folk trivdes på fjordkryssingssymposium i Trondheim.

Hovedaktivitetane gjekk føre seg over tre dagar frå 11. til 13. juni. I tillegg til foredrag og utstillingar, høyrer det òg med sosiale aktivitetar til ei slik samling. Trondheim er jo og ein særskilt by i så måte.

Foredraga om dei einiskilde emna gjekk alle på engelsk. Stort sett gjekk vel det bra for dei fleste, både for tilhøyrarar og dei på podiet. Men sanneleg kunne det røyne på, slik som han redaktøren fra ... nei det kan vel vere det



Modellen av Skarnsundbrua i Nord-Trøndelag, med tårn og frambyggingsvogn for køyrebana, ga eit godt høve til diskusjon.



Plansjef Arild Eggen i kaffislabberas med Henrik Rye frå A/S Miljøplan, som er engasjert til miljøutgreiing for Salhusbru-prosjektet. Mellom dei, i bakgrunnen, vegsjef Lars Lefdal i Sogn og Fjordane i samtale med vegdirektøren, med ryggen til.

same nå i ettertid. Alle foredraga og nokre til ligg likevel føre i bokform, og der er i alle høve teksten godt leseleg, med god trykk og fine figurar.

### Nitti foredrag

Likeså vanskeleg som det kunne vera å fylgje med på alle dei interessante foredraga, likeså umogleg er det her å gje noko som helst referat frå dei. Det gjekk såvisst heller ikkje an å få med seg alt, avdi der i periodar var *tre* parallelle foredrag samstundes.

I hovudsak var foredragsseriane delte i tre greiner. Ei grein for det generelle planarbeidet, med vekt på sosiale, økonomiske og miljømessige aspekt. Ei grein for alle typar problem og løysingar på underjordiske og undersjøiske tunnelanlegg og til sist ei grein for konstruksjonar i stål og betong (stort sett) både under og over vatn. I alt 90 foredrag eller «papers» vart presenterte. Av desse er totalt 43 frå norske forfattarar.

### Hovudspenn på 1990 meter

Av einskildprosjekt er det sjølvsagt ei gruppe som drar til seg særskilt interesse. Til dømes Akashi Kaikyo-brua i Japan, som med sine 1990 meter hovudspenn vert verdas lengste hengiebru når ho står ferdig fram mot slutten av 90-talet. Eller kryssinga av den engelske kanalen, som er eit fellesprosjekt mellom England og Frankrike, og som sprengjer alle rammer for det ein kan forstå av pengeforbruk på eitt einskild prosjekt. Det nærmar seg visst 70 milliarder kr., eller var det 80???. I denne samanhengen vert til og med Storebæltforbindelsen mellom Sjælland og Fyn i Danmark for eit mindre prosjekt å rekne. Her er overslaget om lag 18 milliardar Dkr.

Fleire andre store prosjekt i utlandet er under bygging, men like mange er ikkje komne lenger enn til utgreiingsstadiet. Både i 1986 og denne gongen vart kryssingane av Messinastredet i Italia og Gibraltarstredet mellom Spania og Marokko omtale i flere foredrag. Men framgangen er liten. Store kostnader og kan hende politisk uvilje gjer sitt. Kan det vera at ferjedrift ikkje er så verst, ein-skilte stader?

### Neste gilde i Bergen!

På mange vis var det framdrifta og nyhende om dei norske prosjekta som var det mest interessante ved symposiet. Eg vil likevel ikkje omtale noko av dette her, men nemna at utstillinga, som var



Japanarane sakna informasjonsmateriell på eige målføre. Men maten var internasjonal.

ein viktig del av arrangementet, gav eit svært godt inntrykk av aktiviteten her til lands.

Interessa for utstillinga var då også stor. Frå Hordaland deltok vi med ein eigen presentasjon av Askøybrua og Hardangerbrua. Vår utstilling var gjort i samarbeid med Bruavdelinga og Møre og Romsdal, der også flytebruane Berg-

soysundet og Salhus var med. Sunnhordland Bru- og Tunnelselskap hadde dessutan ein eigen presentasjon av Tre-kantsambandet. For alle prosjekta var det laga brosjyremateriell, også med engelsk tekstvedlegg.

Til neste «Strait Crossings», som sjølvsagt må vera i Bergen, helst i 1993, skal vi i tillegg ha materiell på japansk.

## Ny svømmesesong



Det er klart for en ny sesong for bedriftssvømmerne. Fra september til mai arrangerer bedriftsidrettskretsen svømmetrening i Åstveithallen i Åsane og Slåtthaughallen i Fana. Også ansatte i Statens vegvesen Hordaland har anledning til å bli med. Oppslutningen fra Vegvesenet har

vært rundt 15, men dette burde være et fint trimtilbud til flere av våre. sier oppmann for svømmegruppen i Hordaveg, Kjell Folleso. Han ber interesserte ta kontakt snarest mulig, dersom de har planer om å bruke noen kvelder i uken til svømmetrim.

# Stipend for arbeid med høgfjellsvegar

I heile 10 år hadde overing. Henrik Olsen ansvaret for planlegging og anleggsdrifta på den nye Haukelivegen på hordalandsida. Olsen var tilsett i Vegvesenet i Hordaland frå 1940 til han gjekk bort i 1980. Han sette spor etter seg, og Haukelivegen er det prosjektet han er mest kjend for. Generalforsamlinga i A/L Haukeliveg har samrøystes vedteke å dela ut eit eingongsstipend på kr. 40.000 til å fremja arbeidet med tryggare heilårsvegar, og til minne om overing. Henrik Olsen. Stipendet kan søkjast av tilsette i Statens vegvesen, som driv med planlegging, bygging eller drift av høgfjellsvegar.

AV GEIR BREKKE

Bakgrunnen for stipendet er at bompengeselskapet for Haukelivegen blir lagt ned, når bompengerevninga på vegen tek slut ved komande årsskifte. Vegvesenet søkjer om flytting av bomstasjonen, med sikte på innkreving av bompengar på E76 langs Åkrafjorden frå det tidspunkt innkrevinga for Haukelivegen blir avvikla.

## Til nytte for høgfjellstrafikken

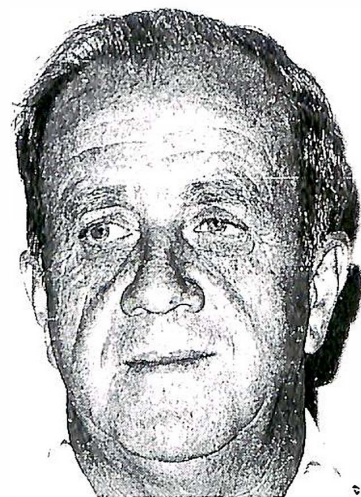
— Siktemålet med stipendet er å oppnå endå tryggare heilårsvegar over høgfjel-

let. Vi får stadig fleire slike vegar i Norge, samstundes som trafikken på eksisterande høgfjellsvegar er aukande. Auka trafikk gjev større problem med drifta av høgfjellsvegane, slik vi m.a. såg det på E76 over Haukeli sist vinter.

— Det vil utan tvil vera svært nyttig, både for planlegging, bygging og drift av andre vegar at ein samlar meir kunnskap og røynsle om drift av slike vegar, seier formann i A/L Haukeliveg, Olle Johan Eriksen til Veg i Vest.

## Kan òg søkjast av to i lag

Stipendet skal nyttast til reiser i inn- og utland, for studiar av utforming, og sær-



Henrik Olsen var m.a. anleggsleiar for Haukelivegen på hordalandsida, og var maskinsjef ved Statens vegvesen Hordaland då han gjekk bort i 1980.

leg drift av høgfjellsvegar. Søkjarane skal utforma eit meir avgrensa studieprogram for det søkjarane meiner er viktigast å studera.

Det er utforma regler for stipendet, som skal delast ut av styret for A/L Haukeliveg, i samråd med Statens Vegvesen. Vegdirektoratet meiner det kan vera tenleg at også to personar i lag søkjer stipendet. I så fall vil ein vurdere tilleggsstipend frå direktoratet.

Interesserte søkjarar må ta kontakt med personalkontoret snarast, då Vegdirektoratet sin søknadsfrist er sett til 15. september 1990.

Tryggare heilårsvegar er målet for stipendet til A/L Haukeliveg. (Arkivfoto: Geir Brekke).



# Hordaland i siget

Hordagutane synte stor framgang då vegfolk frå heile kongeriket var samla til den årvisse vegcupen i fotball. Medan laget i fjor tapte alle dei innleiande kampane, utan å lage eit einaste mål, greidde laget i år å vinna 2 av dei 3 kampane. 0-1 tapet for Troms, som seinare tapte finalen på straffespark, skuldast eit lusamål etter ein forsvarstabbe.

Vegcupen gjekk i år i Lillestrøm, der 5 grasmatter låg side om side til Vegvesenet sin disposisjon 2 heile dagar til ende.

Årets turnering var den første der det også var offisiell turnering for damer. Det var difor historisk sus over dei grønne sletter i Skedsmo denne sommarhelga, der sjølvaste vegdirektøren blei observert mellom publikum. Heile 12 fylke stilte damelag, mellom dei også Hordaland.

Hordajentene debuterte med eit hederleg 0-1 tap for Troms. I den andre kampen møtte dei Nordland, som tydelegvis hadde budd seg godt til tevlinga. Resultatet blei til slutt 5-0 til Nordland.

Hordaland stilte med dette damelaget i Lillestrøm: Ellen Brown, Siw Gullaksen, Britt Karin Inntveit, Vivian Johanson, Gjertrud Karevoll, Jannicke Kvamme, Kari Beate Onarheim, Eli Solberg, Marit Sæløen og Bente Aase.

## Hordaland-Oppland 2-1

På herresida var det berre Vest-Agder og Buskerud som mangla. Hordaland



Hordaland var med på den første offisielle vegcupen for damer. Hordajentene i gult hadde det travelt med å forsvare seg mot Nordland.



Hordaland sitt gutalag i vegcupen 1990. Ståande bak frå venstre: John Trengereid, Bjørn Trygve Andersen, Kristian Kårbø, Svenne Ole Tveit, Arve Holmeseth, Ragnvald Berge, Øystein Birkeland og Hans Frøland. Kneståande i midten frå venstre: Jan Trygve Totland, Morten Henriksen, Erik Johannesen og Kent Arnetvedt. Sitjande framme frå venstre: Geir Brekke, Erik Sterner og Momodou Jorbarteh.

møtte Oppland i første oppgjær. Kampen gjekk i sol og kraftig vind. Hordaland hadde vinden i ryggen i første omgang, noko gutane visste å gjera nytte av. Kristian Kårbø la eit perfekt innlegg frå venstresida, som bles rett i mål, over keeper.

Oppland utlikna etter godt pasningspel. Det same må seiast om sigersmålet til Hordaland. Morten Henriksen blei spelt fri på høgrevingen, gjekk til dørlina og la korrekt attende på 5-meteren,

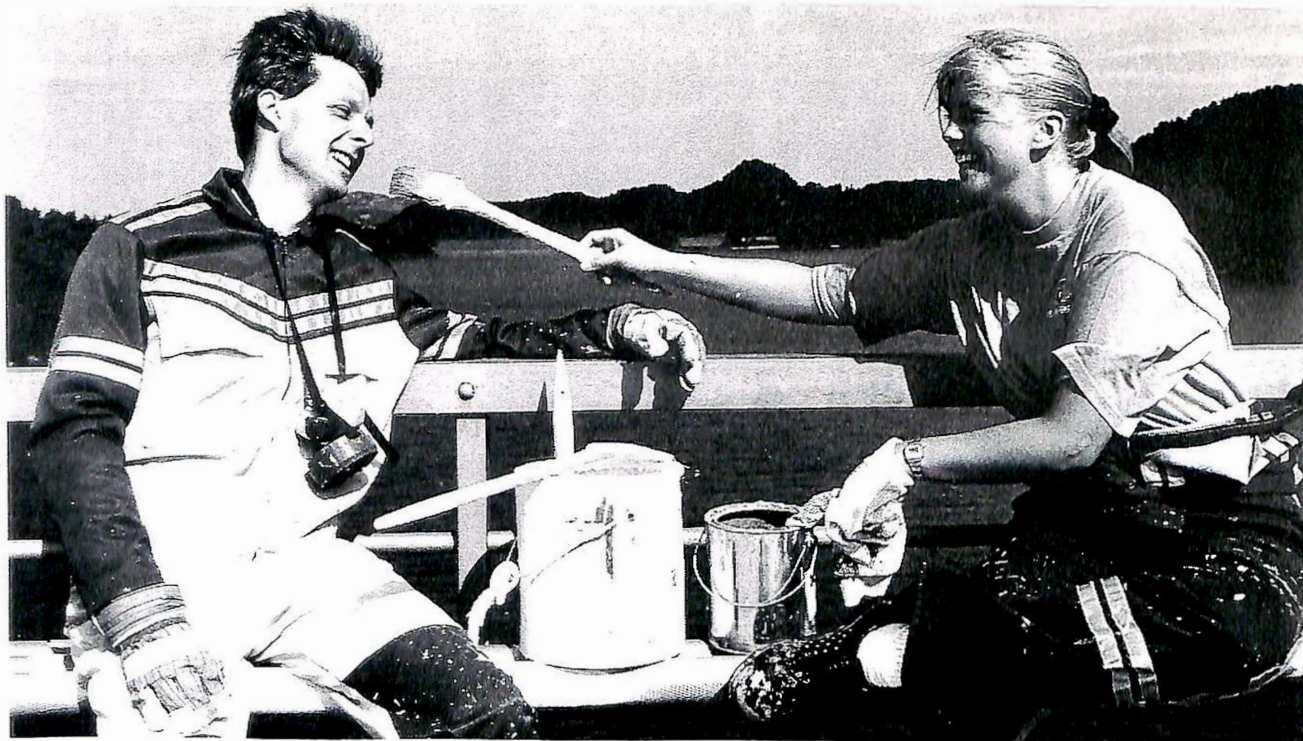
der Kristian Kårbø dunka til på direkten – rett i nota.

## Hordaland-Nord-Trøndelag 1-0

I kampen mot Troms var Hordaland fullt på høgde med det som seinare skulle bli eitt av finalelaga. Utanom målet, som var ein rein gåve frå Hordaland til flittige yrkesbrør frå det høge nord, hadde ikkje Troms nemnande målsjansar i denne kampen.

Hordaland avslutta den sportslege delen av vegcupen med 1-0 siger over Nord-Trøndelag. I periodar blei trønderane spelt regelrett av bana. Bjørn Trygve Andersen lukkast i ein nærkamp med målvakta, og trilla ballen i det tome buret. Etter spel og sjansar burde Hordaland ha vunne med minst 4-0.

Det bør elles nemnast at Hordaland hadde ein av dei beste spelarane i vegcupen, i forsvarsklippen Ragnvald Berge frå Bergsdalen. Beste herrelag blei Sør-Trøndelag, som slo Troms på straffespark i finalen. Dameklassen blei vunne av Vegdirektoratet, etter siger 4-2 over Oppland.



Alf Bugge Gjerstad og Lise Gro Pharo trivest godt med malerspenn og kost i Statens vegvesen Hordaland. (Foto: Erling Grønsdal).

## Sommarjobb til 94 ungdomar

I ei tid med strammare arbeidsmarknad også for sommarjobb, held iallfall Statens vegvesen Hordaland døra på gløtt for arbeidsvillig ungdom. Og vel så det. Heile 94 sommarvikarar har heva løn i etaten i år, kring halvparten av desse har vore tilknyta vedlikehaldsavdelinga.

AV GEIR BREKKE

Det kom inn til saman 240 søknader om sommarjobb i år. Av desse hadde 104 teknisk skule. Vikarar er nytta i alle avdelingar, men anleggsdrifta har berre hatt 1 vikar i år. Administrasjonen har hatt 6, maskinavdelinga 14, plan 20, kopisentral og treningsverkstad 3 til saman, laboratoriet 2, biltilsynet 5 og vedlikehaldsavdelinga 43.

### Spelemann svingar kosten

I den siste gruppa finn vi òg Alf Bugge Gjerstad og Lise Gro Pharo, som har 22 - VEG I VEST

brukt delar av sommaren til å tena seg nokre kroner ekstra på maling av bruer i Hordaland.

Alf er frilansmusikar, med fiolin og hardingfele som instrument. Arbeidsmarknaden i denne bransjen har ikkje vore den beste i år, og han var på jakt etter sesongarbeid.

— Eg har vener som har gode røymsler frå Vegvesenet. Difor søkte eg. Arbeidet er fint, særleg med alt det gode været vi har hatt.

### Sommarveteran

Medan Alf er førstereisgut i Vegvesenet, har kollega Lise Gro fleire års røymsle frå sommarjobb i etaten. Ho har tidlegare vore innom både hustrykkeriet og grunnseksjonen.

— Eg hadde litt høgdeskrekk den første dagen på brua, men det gjekk fort over, seier Lise Gro, medan ho svingar malerkosten over brukablane.

— Eg har vore ein tur i høgda òg, men er glad eg får halda meg nede på sjøve brubana, seier jusstudenten, som tykkjer sommarjobb i Vegvesenet er ei tri-

veleg avveksling frå lesesal og føreleningar.



Anne Iren Fagerbakke har vore sommarvikar på planavdeling. (Foto: Geir Brekke).

## NTH-student

Same avvekslinga er det snakk om for Anne Iren Fagerbakke, som vi møter på planavdelinga. Bergens-jenta skal i gang med siste året på Norges Tekniske Høgskule i Trondheim, bygg- og anleggslina.

Ho fortel at det er tredje året ho har sommarjobb ved Statens vegvesen her i fylket.

— Hordaland er på topp når det gjeld inntak av sommarvikarar. Det er vanskeleg for NTH-studentar å få jobb i andre fylke. Entreprenørane tek mest ikkje inn sommarhjelp i det heile, og det er temmeleg knipe ved vegkontora landet rundt òg. Dette er blitt eit problem for NTH-studentar som treng praksis frå bygg og anlegg, seier Anne Iren, som er svært godt nøgd med sommarjobben sin.

## Åkrafjorden og Lussandberget

Planavdelinga var arbeidsplassen hennar i fjor også, medan stikningsarbeid for anlegg på søndre innfartsåre var hovudoppgåva for 2 år sidan.

— Kva for konkrete oppgåver har du arbeidd med denne sommaren?

— Eg har vore vikar på søndre distrikt. Arbeidet har vore variert, både ute i felten og teiknearbeid på kontoret. Hovudsakleg har det vore oppgåver på E76 i Åkrafjorden og med ein ny utbetingsplan i Lussandberget, seier Anne Iren Fagerbakke, som vonar at ho får høve til å ta diplomoppgåva si ved Statens vegvesen Hordaland.



Liss Beate Rød (t.v.) og Siv Janne Sårheim har vikariert ved Rådal vegsentral, og har m.a. sørja for oppussing av telefonsentralen. (Foto: Øystein Rød).

# På vegkanten

Forts. fra side 21

## Hordaland i siget

### Motlys

Vegcupen var velsigna med strålende sol og varme. Sola var nok i sterkaste laget for hordalendingane, som leid smerteleg av væsketap og sterkt motlys på midtbana. Sett på denne bakgrunn var dei sportslege resultatata i Lillestrøm rett og slett imponerende.

At Hordaland vann banketten, derimot, var eigentleg ikke særleg overraskande. Det er vegfolket etter kvart blitt vande med. Vegcupbankett utan malmfull allsong frå hordabanken er utenkjelig. Hadde ikkje delegasjonen frå vest sprita opp seansen, ville banketten vore av det slaget du har gløymt dagen derpå.

Akershus vegkontor og Vegdirektoratet har all ære av tilskipinga. Framifrå festtalar var Knut Opeide, Vegvesenet sitt svar på Martin Tranmæl.

Statens vegvesen Sør-Trøndelag er blitt beden om å stå for vegcupen 1991.

Kirsten  
Kårbø,  
Søfteland



Når gamle Ola var i byd'n stakk han alltid idnom «Børsen» restaurant og bad om 2 drinkar.

Han skulle ha ein sjøl, og den andre drakk han for bror sin, sa han.

Broren var noko eldre og hadde ikkje så lett for å «sleppa frå» heime, men han likte no godt ein drink han òg, var Ola sin forklaring.

Kelnaren var blitt so vant te dette her,

at når Ola ein dag plutselig kom og berre bestilte ein drink, blei han så nysgjerrig at det berre glapp ut av han: «Hva, skal du bare ha én drink i dag, er bror din død nå da kanskje?». «Å, nei då, bror min e' ikkje død, du ser da har seg slik at no e' eg blitt avholdsmann», sa Ola.

Kårbø utfordrar  
Tor Haslum,  
Mundheim.



VEGDIREKTORATET  
BIBLIOTEKET  
PB 6390 ETTERSTAD  
0424 OSLO 6

MASSEKORSBÅND

RETURADRESSE:  
Statens Vegvesen  
Hordaland vegkontor  
Postboks 3645  
5033 Fyllingsdalen

