



BIBL

VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN HORDALAND



NR. 6 - DESEMBER 1990 - ÅRGANG 14



Nr. 6 - 1990
Årgang 14

REDAKTØR:
Geir Brekke

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

Opplag: 2.800

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

Framsidedeilete:
Snøbrøyting på E68
i Mørkhølen, Samnanger.
(Foto: Torstein Haugen).

Baksidedeilete:
Bergingsbilen på endå ein tur
til Bergsdalen. Om eit år får
dagens Rv13 over Hamlagrø
avløysing av ny stamvegparcell
Dale-Bulken.
(Foto: Erling Grønsdal).

Grafisk produksjon:
BT/J. W. Eides Trykkeri

Ettertrykk velkomne –
men oppgje kjelde!

Føremelding på direkten

Statens vegvesen Hordaland har sett seg høge mål for drifta av vegnettet. Moderne teknikk blir teken i bruk for å halda vegane i god stand året igjennom.

For kort tid sidan starta vaktentralen på vegkontoret eit prøveprosjekt med bruk av TV-kamera i overvakinga av vêt- og føretilhøva på E68 over Gullbotn, den einaste «høgfjellstrekninga» i Bergen kommune.

Kameraet er plassert i passeleg høgde over vegen, og bileta blir spelte av direkte til skjermen på vaktentralen, der det er heildøgnsdrift i vinterhalvåret. På biletet kan ein lesa temperaturen i vegbana på Gullbotn. På skjermen vil ein sjølvst og òg kunne sjå når snøen legg seg på vegen.

Det skal ikkje meir til enn ein spart utrykking med strømbilen før dette overvakingssystemet er inntent. Samstundes kan ein vera raskare på plass ved lokale svingingar i vêt- og temperaturtilhøve. Det er såleis ei god investering som er føreteke. Med positive røynsler frå Gullbotn vil dette systemet òg kunne gjennomførast på andre fjelloverganger i Hordaland.

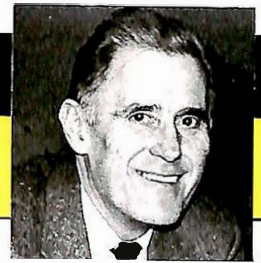
Resultata med ei god overvaking av utsette vegstrekningar er todelt. Vegvesenet kan gjennomføra eit meir effektivt vintervedlikehald, samstundes som dei vegfarande kan få endå meir presise meldingar om føretilhøva.

Geir Brekke

**Vi ønskjer alle lesarane
av Veg i Vest god jul
og eit godt nyttår!**

INNHALD

Miljøkonsekvensar for ferjetilbodet	5
Vellukka idé med eingongsprøveskilt	6
Overvurderte piggdekk	7
Røynsler med eigenregikalkyle	8
Betre økonomistyring	10
Vegvesen-slam gir god dyrkingsjord	12
Skadeutviklinga i år	14
Røynde vegveteranar	16
Rapport frå betongkonferanse i Madrid	22



Lågare ulykkestal utan piggdekk

Vårt miljø er i fokus som aldri før i vår organisasjon. Etter mitt syn har Statens vegvesen dei siste åra på mange område markert seg som ein miljøetat. Men trass i ein god innsats kan enno mykje gjerast betre.

At Vegvesenet er ein miljøetat, er enno ikkje gått opp for våre kunder. Her har vi ei viktig oppgåve i åra som kjem. Vi må bli flinkare til å gå ut med saklig informasjon, og legge forholda til rette slik at det blir naturleg og gjerne også økonomisk lønsamt å betre miljøet langs vårt vegnett.

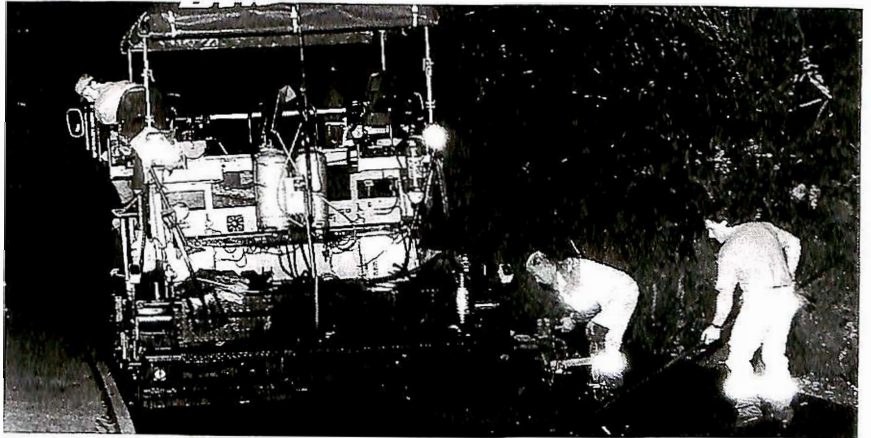
I Utkant-Noreg er vegen den viktigaste føresetnad for at det i det heile skal kunne bu folk, og der blir vegen verdsett etter det. I sentrale strok blir vegen med rette kopla saman med støy, eksos og støv.

Bilparken

Alle nye bilar som er riktig skodd, går mykje stillare enn før. Nye bilar med katalysator har også vesentleg mindre miljøfarlege utslepp. På desse felta er det såleis gjort mykje, og biltilsynet vil fylgje opp og sjå til at miljøforskriftene blir fylgde med omsyn til støy og avgass. Men det ville sjølvstakt vore ønskjeleg med hurtigare utskifting av den gamle bilparken.

Kva så med støvet? Piggtalet pr. dekk er gått ned, og piggane er også blitt lettare, slik at slitastjen på vegdekket, og dermed støvmengdene, er blitt noko mindre. Trass i dette er slitastjen på vegdekket i Hordaland svært stor, og spørsmålet er kor lenge vi kan la ei slik forsøpling fortsette. Det einaste trafikantane oppnår, er at det nokre få dagar for vinteren er lettare å ta seg fram.

Sist vinter var det kanskje tre dagar med «piggdekkføre» i Bergen. Elles har vi berre ulemper med piggdekket. Når det gjeld trafikksikring, er det min påstand at ulykkestala hadde vore lågare utan piggdekk. Støynivået med piggdekk er vesentleg høgare, og piggdekket hindrar oss i å nytte støvsvake asfaltdekk fordi slitastjen blir for stor.



Piggdekket gir framleis stor slitastjen på vegdekket, og eit omfattande program for asfaltlegging er gjennomført i Hordaland i år. (Foto: Leiv Solberg).

Miljøavgift

Det er forslag om å innføre miljøavgifter på drivstoff. For miljøet hadde det vore betre å innføre miljøavgifter på piggar. Blir det innført miljøavgifter, bør avgiftene nyttast til å senke prisen på nye bilar slik at vi får ei utskifting av den

gamle bilparken. Da vil vi oppnå ei vesentleg betring av miljøet og også auka trafikktryggleiken.

Til slutt vil eg få ønskje alle tilsette i Statens vegvesen Hordaland ei riktig god jul.

Josef Martinsen

Vossablom for ekstraferja

AV GEIR BREKKE

John Grønsberg frå Voss transport helsa frå alle vossasjåførane då han overrekte vegsjef Josef Martinsen blommar under transportmøtet på vegkontoret.

Årsaka til denne hyggelege helsinga var den innsatsen vegsjefen gjorde for å få i stand eit utvida ferjetilbod over Gudvangen—Refsnes då Rv 7 måtte stengast sist vinter.

Både vossingar og bergenssjåførar er opptekne av om same tilbodet kan oppretthaldast ko-

mande vinter, dersom Rv 7 må stengast over lengre tid, og vegen om Sogn er eit aktuelt alternativ for tungtransporten aust—vest.

Martinsen svara at det under kortvarig stenging grunna uvær på vidda, vil bli sett opp ekstraferje til å ta unna tungtrafikken. Men noka permanent ordning over ein eventuell langvarig stengingsperiode på Rv 7, er det diverre ikkje midlar til. Dette har m.a. samanheng med auka drivstoffkostnader for ferjeselskapa. Skulle det vera aktuelt å revurdere dette, må det iallfall kunne dokumenterast at det er godt belegg på ferjestrekinga når Rv 7 er stengt i kortare periodar.

Sterkare konsentrasjon om store vegprosjekt

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

– Vi står framfor ein sterkare konsentrasjon av midlane til veganleggsdrifta i Hordaland dei komande åra. Det blir færre og større prosjekt som skal drivast. Det er svært vanskeleg å få til ei betre tidsmessig fordeling på investeringane. Det same gjeld innsatsen distrikta imellom. Den ujamne innsatsen får fylgjer for tilsette i Statens vegvesen Hordaland. Vi må bu oss på større variasjonar i storleiken på anleggsdrifta enn nokon sinne. Vi må såleis vera smidige for å koma godt frå dette, sa anleggssjef Bengt Drageset på distriktsmøtet for anleggs- og planavdeling søndre distrikt.

Han slo m.a. fast at det blir heller lite med anleggsdrift i Sunnhordland i 1991. Av riksveganlegg er det berre E76 i Åkrafjorden som er oppført med nemnande investeringar. Fylkesvegen til Brandasund blir fullført første halvår 1991. Elles er det berre små anleggsoppgaver som er oppførte på budsjetta for 1991 i søre delen av fylket.

Gode resultat

Drageset var oppteken av konkurranse-situasjonen for Statens vegvesen. Sterke krefter som vandrar i departementskorridorane arbeider for ei nedbygging av eigendrifta til Vegvesenet. Tilpassinga til EF gjev og uvisse.

På den andre sida har anleggsavdelinga i Statens vegvesen Hordaland gode resultat å visa til i vårt arbeid med målstyring i drifta. Det er høge ambisjonar som er lagde til grunn for måla våre. men resultatata i 1990 syner at vi er komne langt på fleire av satsingsområda våre, der vi og ligg i teten på landsplan.



Anleggsdrifta blir konsentrert om få, større prosjekt, som t.d. vestre innfartsåre i Bergen.

Viktig plattform

På arbeidsområdet sprenging har vi nådd målsettinga. Siste rapport frå distriktslaboratoriet syner òg gode resultat for t.d. avretting og bærelag. Særleg gledeleg er dei gode tala frå Hagaåstunellen, der vi samstundes fullførte oppdraget på rekordtid.

Drageset streka under verdien av å rekna eigenregikalkylar. ERK er ei viktig plattform for anleggsdrifta. På denne måten blir vi betre rusta til å møte det harde presset mot eigendrifta til Vegvesenet. Utan ein slik dokumentasjon av konkurransevna, har vi lite å fara med, mente Drageset.

Profilering

Om satsingsområda neste år nemnde anleggssjefen m.a. ei justering av grunnlaget for ERK-prosenten, ved å ta vekk arbeidsfeltet der Vegvesenet ikkje har eigenproduksjon.

Arbeidet med å rekna anbod på tunnelanlegg i andre fylke vil halda fram også i 1991.

Når det gjeld miljøspørsmål, må vi få ei avklaring av gjeldande reglar for støv, støy og utslepp.

Informasjon og marknadsføring er eit anna viktig felt. Drageset reiste spørsmålet om Statens vegvesen Hordaland er flink nok til å profilera etaten eksternt.

KONSEKVEN SAR AV NY MILJØ- POLITIKK



Skal ferjene ta sin del av dei miljøpolitiske restriksjonane, kan det i verste fall bli tale om ei halvering av dagens ferjetilbod. (Arkivfoto: Geir Brekke).

Halvering av ferjetilbodet?

Den såkalla miljøavgifta på drivstoff er starten på ei utvikling med sterkare restriksjonar på bruk av bil. Tiltaka for å redusera bruken av olje og naturgass vil tilta utover i 90-åra, til politikarane ser verknadene av restriksjonane. Det rår ei utbreidd mistyding om at framhald i ferjedrifta er eit miljøvenleg alternativ til nye fjordkryssingsprosjekt. Det er feil. Utrekningar som m.a. Statens vegvesen Hordaland har gjort for trekantsambandet, stadfestar det m.a. danskane har funne ut, at ferjealternativet ikkje gjev lågare ureining. Dersom dei nye miljøpolitiske krava skal gjerast gjeldande, må ferjetilbodet i verste fall halverast.

AV GEIR BREKKE

Det var overing. Kjell Hisdal som la fram desse tankane i eit innlegg på distriktsmøtet for plan- og anlegg, søndre distrikt. Han tok for seg dei

miljøpolitiske utfordringane som Statens vegvesen står overfor i 90-åra.

Ny prognosevurdering

Utsleppa av miljøfarlege gassar skal redusert eller stabilisert i løpet av 90-åra. Politikarane rettar særleg åtaket mot utslepp av kolddioksid, som er den farlegaste drivhusgassen.

— For Statens vegvesen Hordaland fører signala om sterkare restriksjonar på bilbruken til at vi må sjå nærare på trafikkprognosane i dei planlagte storprosjekta. Men stoda for desse planane er ikkje kritisk i dag, med dei nøkterne trafikkdata som ligg til grunn, sa Kjell Hisdal, som i denne samanhengen og peiker på næringslivet sine krav om betre rammevilkår. Parallelt med miljøkrav mot transportsektoren, ber næringslivet om reduserte transportkostnader, for å kunna møte konkurransen frå EF. Medan Norge justerar ned trafikkforventingane i nye prosjekt, går Europa elles den motsette vegen.

Ferjesatsing inga miljøløysing

Hisdal gjekk inn på planane for trekantsambandet i Sunnhordland. Han viste til at det er stortingspolitikarar som går imot prosjektet, med auka luftreining som grunngeving.

— I utgangspunktet var det vel fleire som trudde at den totale ureininga ville auka, med den trafikkveksten som trekantsambandet vil gje. Men som kjent

viser utrekningane at alternativet med framhald i ferjedrifta ikkje gir nokon miljøvinst. Ferjer ureinar meir enn venta, og då har vi ikkje teke med eit eventuelt nattferjetilbod ein gong i framtida, sa Hisdal.

Han vedgår at vegbygging ikkje løysar desse miljøproblema. Men det gjer heller ikkje satsing på ferjedrift, sjølv ikkje ved overgang til gassdrift i ferjeflåten.

Vegvesenet må på bana

Meiner styresmaktene alvor med dei miljøpolitiske restriksjonane på bruk av olje og gass, må også ferjeflåten ta sin vesentlege del. Sterke inngrep i ferjetilbodet vil kunne føra til sentralisering og avfolking for dei delar av landet som ikkje har fast vegsamband som alternativ til ferjeruter, sa Hisdal.

Han er elles oppteken av at Vegvesenet ikkje må stilla seg sjølv på sidelina i miljødebatten. Vi må vera meir aktive, og vår eigen miljøkompetanse må aukast.

Dersom berre miljøomsyna skal vera rettesnora for samferdslepolitikken i 90-åra, vil resultatet bli mindre og dyrare vegbygging.

Dei miljøpolitiske restriksjonane har sin samfunnsøkonomiske pris. Utfordringa blir difor å finna balansen mellom transportbehov og miljøkrav. Dette må vi leggja fram for politikarane, sa Kjell Hisdal.

BILTILSYNET

Det var i midten av 80-tallet, da salgskurvene sto i taket i bilforretningene. Folk sto dagevis i kø ved biltilsynet for å få prøveskilt. Skiltet var en like stor mangelvare som tilbudsbananer under krigen. Konsulent Arne Nordvik ved biltilsynsstasjonen i Bergen var en av de som mente at noe måtte gjøres. Og han gjorde det. 1. august 1986 skrev han et forslag om innføring av dagsprøveskilt, som kunne gi en betydelig forenkling og forbedring av prøveskiltordningen. Vegdirektoratet tok ideen til seg året etter, og saken rullet siden sakte, men sikkert mot mål. Fra juni i år har iallfall Biltilsynet i Bergen hatt gående en prøveordning, som ser ut til å fungere aldeles utmerket.



Arvid Nordvik hadde ideen til den nye ordningen med dagsprøveskilt, som ser ut til å fungere utmerket i Bergen.

God idé gir bedre service

AV GEIR BREKKE (tekst og foto)

Når prøveperioden er over ved nyttår, vil direktoratet vurdere å innføre dette som en permanent ordning over hele landet.

Det er engangsskilt som nå er tatt i bruk. Hvert skilt har bokstav og siffer, og er dessuten stemplet siste lovlige bruksdato. Folk kan kjøpe kjennemerket for det tidsrom det skal brukes i. Kjennemerket kan kjøpes for maksimalt 14 dager, og prisen er kr 60 pr. dag.

Enkel kontroll

Datomerkingen gjør at en enkelt kan foreta inndragning ved kontroll ute på vegene. Når bileieren er ferdig med prøveskiltet, og har fått ordinær registrering av bilen, kan prøveskiltet fjernes.

Før måtte skiltene returneres, noe som ikke fungerte godt nok. Det viste seg stadig å bli manko på skilt. Noen forsvant sporløst. På den maten fikk hel-

ler ikke biltilsynet avsluttet oppgjør for blankettbøker med manglende retur-skilt, forteller Nordvik til Veg i Vest.

Skilt på datautskrift

For å få prøveskilt etter den gamle ordningen måtte det betales depositum ved utlevering. I det hele tatt var det flere ekspedisjoner som måtte foretas mellom kunde og biltilsyn.

Med dagens prøveordning går dette smertefritt og hurtigt, med en enkel ekspedisjon. Biltilsynet kan yte bedre og raskere service. Kundene slipper med ett besøk på biltilsynet. Selvsagt er også regnskapsrutinene ved biltilsynet blitt forenklet betydelig med den nye ordningen.

Skiltene er laget i vinylplast, med en selvklebende bakside, etter avriving fra underlaget. Skiltformularet kommer ut som et dokument på skriveren etter at nummer og datering er tastet inn på datamaskinen.

Positivt mottatt

— Hvordan er publikum fornøyd med ordningen?

— Vi har bare hørt positive reaksjoner, sier Nordvik, som også melder om interesserte forespørsler fra biltilsynsstasjoner i andre deler av landet. Provedordningen gjelder så langt bare for Bergen, men alt tyder på at tiltaket vil kunne bli landsomfattende senere. Det er i allfall vanskelig å finne ulemper som kan veie opp alle fordelene i provedordningen, sier Arvid Nordvik, som til daglig arbeider med kjøretøyregistrering ved Biltilsynsstasjonen i Fyllingsdalen.

Autosys

Også her er det betydelige effektiviseringsgevinster som er hentet inn den siste tiden, ved bruk av dataprogrammet Autosys. Neste år går en videre på trinn 4 i dette systemet, og resultatet blir en raskere ekspedisjon, og bedre oversikt, med alle registreringer på data.

Piggdekkenes betydning er overvurdert

AV BJØRN TORE SÆTERVIK
ERLING GRØNSDAL (foto)

Det å komme med bastante meninger, enten det er for eller mot piggdekk, vekker ofte sterke reaksjoner. En programleder i programposten «Midt i trafikken» uttalte følgende: «Hver gang vi lager et innslag om dette tema, gløder telefonen i to dager.»

TENK Miljø - KJØR PIGGFRI TT!

STASJONSSJEF
ERLING GRØNSDAL
HORDALAND

Hordaland vegkontors «Aksjon piggfrie dekk» fortsetter, og i den forbindelse vil jeg få komme med noen synspunkter som støtter opp om det piggfrie alternativ.

Tvilsomt i begynnelsen

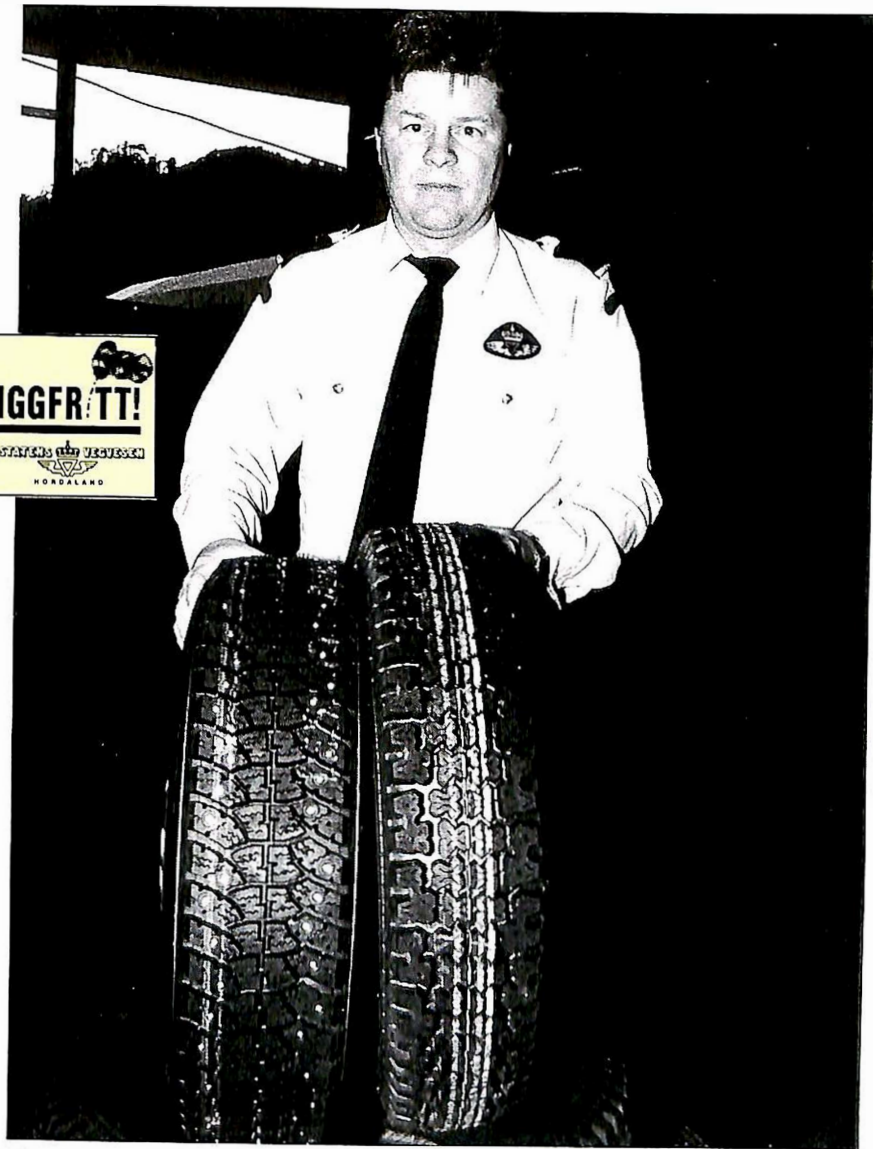
De første friksjonsdekkene ble utviklet etter piggdekkforbudet i Tyskland. Disse første dekkene hadde et par fordeler, men dessverre også en del ulemper.

Tvilsomme egenskaper på is, og kort levetid, var hovedinndendingene. Den korte levetiden skyldtes at for å få optimal friksjon, benyttet man forholdsvis mye naturgummi. Utgangspunktet for konstruksjonen var som regel et ordinært piggdekk der man endret på gummiblandingen og unnlot å støpe pigg-hull.

Bedre enn pigg

I dag er det datamaskiner som gjør konstruksjonsjobben. De hjelper dekkfabrikkene til å finne de rette svarene på gummiblandning, mønster, og ikke minst plassering av og form på seipingen. Seiping er som kjent de smale spaltene som er på tvers i dekkmønsteret. I reklamen er det nettopp denne seipingen det fokuseres på, og som påstås å gi friksjonsdekket de gode egenskapene.

Tester på is og vinterføre forteller at dekkfabrikkene har nådd meget langt. Faktisk er det friksjonsdekk som på flere områder kommer bedre ut enn piggdekk.



På flere testområder kommer friksjonsdekk bedre ut enn piggdekk, sier stasjonssjef Bjørn Tore Sætervik ved Biltilsynet i Bergen.

Kjør defensivt

A propos reklame: Gjennom tjue år har annonser fortalt oss hvor fantastiske egenskaper piggdekkene har. På grunn av den ensidige fokuseringen på piggenes betydning, har dette kanskje vært med på å skape en falsk trygghetsfølelse.

Overvurderingen av piggdekkene fø-

rer ofte til at mange bilførere benytter en friskere kjørestil enn det foreforholdene tilsier. Dette skaper igjen farlige situasjoner, og kan ofte føres som årsak til mange av ulykkene på «glatten».

Uten den falske trygghetsfølelse, og med en mer defensiv kjøremåte, kjører en minst like sikkert med de nyutviklede friksjonsdekkene. BARE PROV!

Brei deltaking i prisrekninga gir større kostnadsansvar

AV GEIR BREKKE

Dei som skal utføra oppdraget bør vera med på å rekna ut eigeregikalkylar. Det gir fleire fordelar. Ikkje minst blir det eit større kostnadsansvar ved gjennomføringa av jobben, sa Nils Rosnes, ein av innleiarane om eigenregikalkylar på distriktsmøtet for anlegg- og planavdeling, søre distrikt.

Vegvesenet har utført sprenging og masseflytting på Nesodden ved eigenregikalkyle, i tevling med 11 entreprenørar. (Foto: Ove Fanebust.)



Å køyre i kolonne er å måle krefter med vérgudane. Ei tøff oppleving, stressande og ikkje ufarleg.

Statens vegvesen har utarbeid ei enkel, nyttig brosjyre for deg som krysser fjellovergangar om vinteren med bil. Her får du informasjon om korleis du skal køyre i kolonne. Du veit aldri når uvêr rammar. Brosjyren får du ved Statens vegvesen Hordaland sine stasjonar i Odda og på Voss, ved brøytestasjonen på Leiro i Eidfjord og ved Vegkontoret, Spelhaugen 12, Fyllingsdalen i Bergen.

Rosnes viste til gode resultat med ERK for sprenging og masseflytting på Nesodden ved Gjerde i Samnanger, i samband med bygging av ny E 68. Statens vegvesen Hordaland tevla her med 11 entreprenørar om jobben. Vegvesenet kom ut med det klårt lågaste pristilbodet, og var 6 prosent under næraste konkurrent.

Med eit tilleggsarbeid på knusing av massar til forsterkingslag for byggherren, blei prisen på knappe 1.4 mill. Vegvesenet kom ut med ein «vinst» på 102.000 kroner etter fullføring av oppdraget.

Unngjekk daudtid

Basane var med på å rekna pris på sprenginga, og vi greidde å halda den førehandsrekna summen, med god margin. Boringa var sett bort til underentreprise, og det same blei gjort på opplasting og transport.

Ved at arbeidet var ein del av anlegget Mastraskard—Mørkholen gjennom Samnanger kommune, fekk Statens vegvesen Hordaland nytta arbeidskrafta der for å unngå daudtid på Nesodden. Dette er ei effektivisering som også private entreprenørar nyttar seg av når dei har fleire anlegg i nærleiken av kvarandre.

Rosnes peikte elles på at den daglege oppfølginga av oppdraget fell på oppsynet. Det er m.a. difor særskilt viktig at oppsynet er med på prisrekninga på ERK-jobben på førehand.

ERK-tilslag på Brandasundet bru:



Vegvesen-mannskap på plataet på Gisøy, der brukaret skal byggjast. Frå venstre Jonny Helland, Asbjørn Halleraker, Sigmund Bøe og Arnfinn Tesdal.

God planlegging og røynsler frå Klubbasundet bru viktig

AV GEIR BREKKE OG
ASBJØRN OPEDAL (foto)

Ei god planlegging, og gode røynsler med bygging av første brua (Klubbasundet), medverka til at Statens vegvesen Hordaland fekk tilslaget med eigenregikalkyle for Brandasundet bru. Vegvesenet hadde det lågaste av til saman 6 anbod, og var kring 10 prosent rimelegare enn næraste konkurrent. Vegvesenet kom m.a. betre ut enn entreprenøren som er etablert i området, med bygging av Tronko bru.

Anleggsleiar Sigve A.H. Martinsen orienterte om jobben på distriktsmøtet for plan og anlegg, søre distrikt. Anbodet er på 5,4 mill. kroner.

Optimal konstruksjon

Brandasundet bru er nærast «tvilling»

med Klubbasundet bru, mellom Goddo og Furuholmen. Med basis i m.a. røynsler frå denne brua har ein for Brandasundet bru lagt vinn på å oppnå ei optimal utnytting av konstruksjonen. Det går t.d. med 156 tonn stål på den nye brua, mot 268 tonn i Klubbasundet. Også betong søylene i Brandasundet blir smekrare, med tilsvarende innsparing på armering.

Sjølv om arbeidet skal utførast som eigenregikalkyle, ligg det atskillege underleveransar i byggverket. Nær halvparten av anbudssummen går med til stålplatebæraren, som kjem på 2,5 mill. kroner. Underleveranse blir det òg på dekke-element, lager, betongmasse, armering, rekkverk og spennforankring.

Konkurrentane må skjerpa seg

Arbeidet med Brandasundet bru starta 15. juni i år. Fundament og søyler er fullførte. Montasje av stålbeilkar er planlagt til midten av februar neste år, medan dekkeelementa skal vera på plass 1. mars. Brua skal vera ferdig 1. mai

1991, ein måned før Tronko bru, ei betongbru etter fritt-fram-metoden.

Når Vegvesenet gjennom eigenregikalkyle får tilslaget i open tevling med entreprenørane, gjev dette oss god PR, sa Martinsen. Samstundes fører det med seg at entreprenørane må skjerpa seg neste gong.

Motivasjon og nye idear

ERK gjev medarbeidarane auka motivasjon gjennom konkurranse og medansvar for jobben.

Bonus kan òg vera ei positiv side ved eigenregikalkyle, jamvel om det kan synast vanskeleg å oppnå utbetalingar som monnar i dagens konkurransesituasjon.

ERK kan iallfall gje inspirasjon til at nye idear kjem fram. Idear som gjev betre metodar til å løysa anleggsmessige utfordringar.

Under arbeidet med Klubbasundet bru utvikla Vegvesenet sine folk m.a. ei forskalingsvogn, ei vogn som seinare blei leigd til entreprenøren som bygde neste brua på Brandasundvegen.

Mykje veg for pengane



Josef Martinsen opnar den nye parsellen mellom Skogsvågskiftet og Skogsvåg skule. Det er tredje gongen han opnar ein veg i sin karriere som vegmann. Ordførar Arne Olav Nilsen, Sund kommune, til høgre.

AV SVEIN-ERIK FJELD
(tekst og foto)

— Sund kommune har fått mykje veg for pengane, kunne vegsjef Josef Martinsen konstatere då han opna den nye 1.6 km lange fylkesvegstrekinga mellom Skogsvågskiftet og Skogsvåg skule 1. november. — Desse investeringane er verkeleg framsynte, sa vegsjefen.

Sotrabilistane slepp altså heretter å køyre på gamlevegen mellom Skogsvåg og Skogsvågskiftet — ein skrøpeleg einfeltsveg som langt frå stettar krava til ein moderne fylkesveg.

Store voner

Dermed er punktum sett for det dyraste prosjektet Sund kommune har gjennomført nokon gong. Dei samla anleggskostnadene er på vel 15 mill. kr. Inkludert i denne summen er — utanom kostnadene til sjølve køyrevegen — kostnadene til 1800 m gang- og sykkelveg.

utbetring av eksisterande veg, 3200 m vassleidning, 2400 m kloakkleidning samt pumpe- og reinskestasjon. Prosjektet inneber også tilrettelegging av industriområdet i Kvalvågen, Skogsvåg.

Finansieringa er delt mellom Hordaland fylke og kommunen. Av totalkostnaden på 15 mill. kroner er ca. 7 mill. kroner kommunalt investert.

Ordførar Arne Olav Nilsen seier til Veg i Vest at kommunen har store voner til at dette prosjektet legg tilhøva vel til rette for vidare næringsutvikling i det aktuelle området, som berre ligg tre mil frå Torgalmenningen.

Gevinster å hente på bedre økonomistyring

– Det finnes nok områder der vi kan oppnå en bedre økonomisk drift i Statens vegvesen Hordaland. Gjennom en aktiv økonomistyring vil det være en del å hente, sier regnskapsleder Mette Myrmell (25) til Veg i Vest. Hun er nyutdannet siviløkonom fra Norges Handelshøyskole, og overtok lederstillingen på regnskapsseksjonen i høst. Det er første gang noen av vegkontorene har en siviløkonom i denne stillingen.

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

Kan du nevne noen konkrete tiltak som kan bidra til bedre økonomistyring ved Statens vegvesen Hordaland?

– Organisering av logiske ansvarsenheter og fastsetting av resultatmål for disse enhetene, er et prinsippiltak som kan gi oss gevinster etter hvert.

– Et annet eksempel er prising av leveranser mellom interne enheter. Dette er et tiltak som blir mer og mer aktuelt, så vel i privat som i offentlig sektor. Vi har allerede snakket en del om dette også på vegkontoret.

Resultatmål

– Uteregistrering i regnskapsarbeidet har vært en del diskutert som et mulig effektiviseringstiltak?

Forts. fra side 23

Vegdekket like godt...

vanninnhold 5-6% samt tilsatt «flytmiddel». Typisk styrke er 3,3 MPa, definert etter 90 dagers herding. Utlegging skjer med utlegger. Av valser er ofte brukt en kombinasjon av gummihjulvalse og stålvalse, uten vibrasjon. Valserekkefølge i tverrsnittet er av betydning: Ytterkant må valses først. Fuger sages med maksimum 7 meters avstand, og sagingen skjer i fersk betong. Dagfuger må behandles spesielt, med ekstra vanning i flere dager.



Mette Myrmell, nyansatt regnskapsleder ved Statens vegvesen Hordaland.

– Her er vi anhengig av sentrale retningslinjer. Inntrykket er vel at Vegdirektoratet stadig leter etter mulige gevinster ved en slik desentralisering av deler av regnskapsarbeidet. Et poeng her kan være at en får redusert fremmedgjøring. Men kontrollfunksjonen vil uansett fortsatt ligge på regnskapsseksjonen.

– Er det vanskelig å sette resultatmål for regnskapsarbeidet i Statens vegvesen?

– Som en typisk service-seksjon er vi avhengig av brukerne. Jeg tror vi har noe å vinne på en enda bedre kontakt med brukergruppene, for å oppnå en bedre tilpasning av regnskapsarbeidet til brukerbehovet.

Gode forutsetninger

Mette Myrmell legger til at hun ser gode forutsetninger for å drive økonomistyringsarbeid ved Statens vegvesen Hordaland, ikke minst fordi en er kommet såpass langt i målstyringsprosessen. Dette gir også et godt utgangspunkt for større kostnadsbevissthet nedover i rekene.

Styreverv i amnesty

Den nye regnskapslederen er bergenser. Hun har blant annet rukket å kombinere siviløkonomi-studiene i Helleveien med 2 barnefødsler, og er lykkelig over å ha fått plass til dem begge i den nye bedriftsbarnehagen. Den fritiden som blir igjen av dette bruker hun blant annet til styrevervet i Amnesty International i Hordaland og Sogn og Fjordane.

Hun vil gjerne ha sagt at hun er blitt svært godt mottatt i Vegvesenet, og at vegkontoret er en trivelig arbeidsplass.

Fyldig norsk rapport

I et innlegg som helst skulle være kortere enn dette, må en rekke interessante detaljer forbigås i stillhet. Det vil imidlertid om relativt kort tid foreligge en fyldig rapport fra symposiet, utarbeidet i fellesskap av norske deltakere. Lesere av Veg i Vest, med stor kunnskapstorst om nyere utvikling på dette området, kan da få tilfredsstilt denne ved henvendelse til forfatteren.

Foruten underteignede, deltok Odd Sæveraas og Per Øyvind Ohnstad på symposiet fra Statens vegvesen Hordaland.

Slam frå grusverket gir god matjord



Avfallsslam frå grusvaskinga til Statens vegvesen gir god dyrkingsjord i Matre. Slammet, som det tidlegare var vanskeleg å bli kvitt, er no blitt etterspurt vare hjå gardbrukarar i bygda. Martin Henrik Matre har lengst røynsle med bruk av slam som jordbetringsmiddel. Medan han før stort sett rådde over udyrkande jord, med mykje stein og få, spreidde englapar, han han i dag to flate og velstelte felt med grasproduksjon, på til saman 45 dekar, som gir avling til ei besetning på 15 storfe, inkludert 6 mjølkekyr.

AV GEIR BREKKE

Jordsmonnet på Holmane i Matredal er prega av store innslag av impediment, udyrkande kvalitetar. Jorda er meir rik på stein enn grøde. Eg gjorde eit alvorleg forsøk på å koma i gang med rensking ein sommar. Eg grov vekk stein i eit sett i tre stive veker. Etter første regnbygen var det like mykje stein att, fortel Matre til Veg i Vest.

Hadde problem

– Korleis kom du på tanken å bruka slammet frå oljegrusverket?

– Det var ikkje vanskeleg å sjå at Vegvesenet hadde eit problem med å bli kvitt desse massane. Når det ikkje var plass til meir i nye vegskråningar på Rv

14, tok ein til å tømme det i fjorden, så han blei mjølkekvit fleire hundre meter utover. Det gjekk ikkje lenge før oppdrettsnæringa slo i bordet. Dermed blei det slutt på det.

– Det kostar lite å prøva, tenkte eg. Massen fekk vi gratis, og Vegvesenet sine lastebilar hadde turen forbi teigane mine inne i dalen likevel, på veg til grustaket for å henta masse til oljegrusverket.

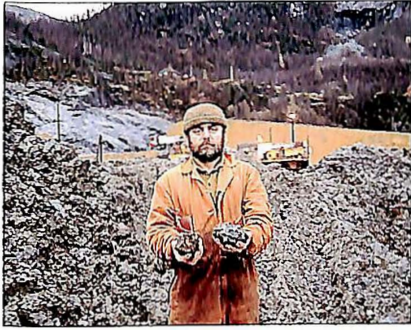
Prøvegras på ein meters høgde

Eg fekk levert nokre lass på eit lite prøvefelt. Ei steinrøys utan von for vanleg jordbruksdrift, eit vekkregulert elyefar. Eg brukte store mengder husdyrgjødsel og litt kalk, sådde til med vanleg raigrasfrø, og gløymde heile stasen.

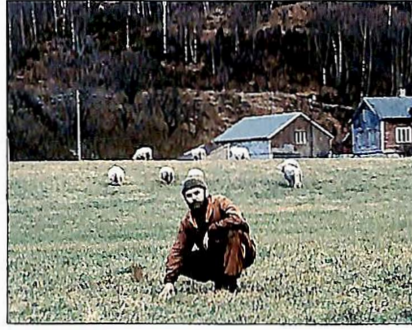
Då vi under slåtten skulle hausta graset på Holmane, fekk vi til vår store



Gode avlingar på slamjorda i Matredal. (Foto: Øystein Hagesæther.)



Martin Henrik Matre med slamklumpar frå grusvasken i Matre. (Foto: Geir Brekke.)



Martin Henrik Matre har også brukt slam til å arrondera heimebøen i Matre. (Foto: Geir Brekke.)



Dyra på garden er minst like nøgde med slamjorda som bonden. (Foto: Erling Grønsdal.)

undring sjå at «slamgraset» sto ein meter høgt.

Frå null til 11 lass

– Dette var interessant. Leveranse av større slammengder blei ordna før neste sesong. Vi la massen godt oppå steinjorda, med opptil 2 meters djupne, slik at området låg høveleg til mot vegen. Vi leigde maskiner av Vegvesenet til planering, og brukte godt med gjødsel.

På denne måten fekk vi dyrka opp samanhengande eng der vi tidlegare berre hadde spreidde jordlappar. På eit stykke der vi tidlegare ikkje kunne bruke forhaustar i det heile, fekk vi 11 lass med gras, fortel Matre, som altså har gjort svært gode røynslar med slammet til grasproduksjon. Til potetdyrking eignar det seg likevel ikkje. Då blir det for tett.

Upåverka av nedbør

No har han hatt gode avlingar på same enga 8 år i strekk. Berre det er uvanleg. Vanlegvis må grasenga fornyast oftare for å gje gode avlingar. Men Martin Henrik Matre har i alle år hatt gode avlingar. Vosteren er upåverkeleg av nedbør når graset først har etablert seg. Du kan køyra traktor på enga sjølv når vatnet står 4-5 cm over torva. Og i turkeperiodar held jorda seg fuktig under den 2-3 cm tunne skorpa.

Både forsøksringen i Nordhordland og Norges Landbrukshøgskole på Ås har synt interesse for det vellukka eksperimentet i Matre, som ikkje stemmer med læreboka til agronomen. Ikkje minst gjeld dette PH-verdien i jorda. Det viser seg iallfall at ein ikkje treng å

kalka før ein sår. Godt med husdyrgjødsel bør likevel brukast.

Slutt om fem år?

Tre gardbrukarar i Matre har førebels fått nytt land takka vera slammet frå grusvasken til Statens vegvesen Hordaland. Også i Hopsvågen har ein gardbrukar skaffa seg slam til dyrking.

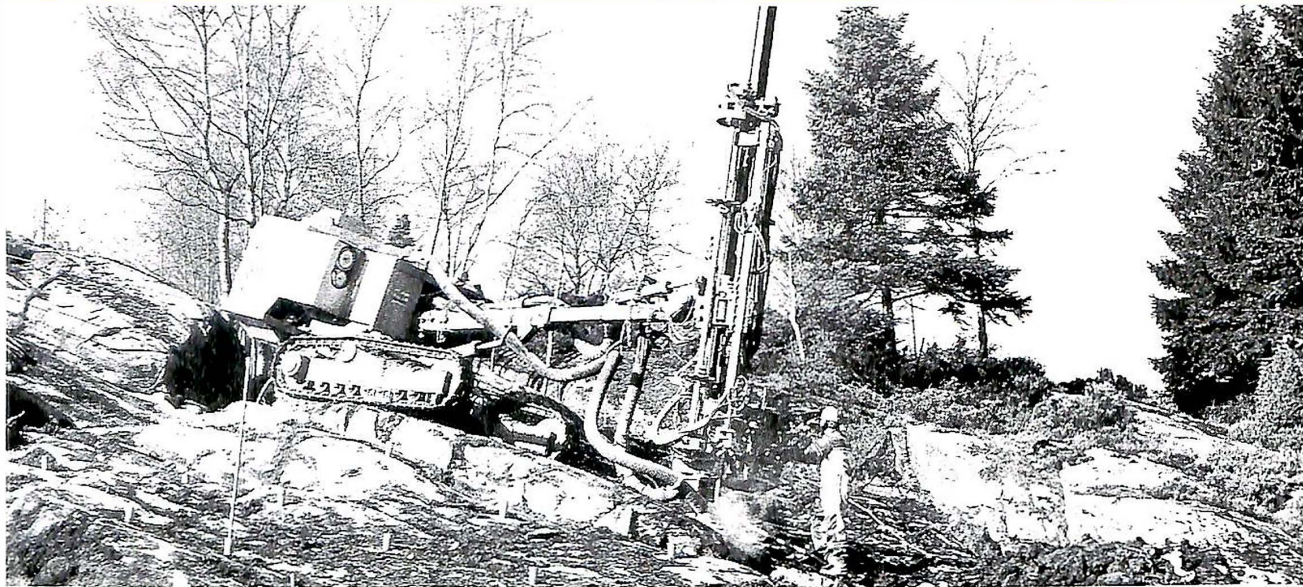
Alt tyder på at det bør vera god avsetnad frå slammet i åra som kjem. Men pr. i dag har ikkje Vegvesenet kontrakt på å driva grusproduksjon i Matre lenger enn til 1995.

Når grusuttaket i Matredal er tomt, vil terrenget bli jamna ut. Ei eventuell utskifting kan gje ei tredeling av det kring 60 mål store området, med sjansar til ei tilsvarande oppdyrking med slam frå grusvasken.



Her er eit nytt slamfelt nett oppfylt. Til sommaren vil det her veksa høgt, fint gras. (Foto: Geir Brekke.)

Økende antall skader



Boring i dagen gir flest ulykker. (Arkivfoto: Geir Brekke).

Skadestatistikken hittil i år viser ikke den positive utvikling som vi hadde håpet. Målsettingen i «Handlingsplanen for å redusere arbeidsulykkene» klarer vi ikke å oppfylle. Vi har allerede 43 registrerte skader i 1990 og dette er høyere enn i 1989. I øyeblikket kan jeg ikke si om alle vil føre til fravær, noe som er avgjørende for om de skal telle med i statistikken.

Hvordan skjer ulykkene

Jeg skal gjengi en del av hendelsesforløpet i de sist innkomne skademeldingene:

«Skadete har på en del verktøy, da han trødde på «et eller annet», og vrasket ankelen.»

«Skadete skulle vaske vekk malingsflekker på hals og ansikt ved hjelp av tynner, da skadete ved et uhell fikk tynner inn på øyet.»

«Skadete arbeidet med rensk i tinneltaket, da en stein traff renskespettet, som igjen traff vekteløkeret på plattformen. Spettet ble slått opp i ansiktet på skadete.»

«Arbeidskameraten bommet med hammeren på en boks, som skulle slås noe til siden, og traff skadete i kneet.»

«Skadete arbeidet på toppen av en forskaling da han mistet balansen, falt forover og slo munnen i forskalingskanten.»

«Skadete skulle flytte en del armeringsjern, da et av jernene satte et dypt kutt i den ene hunden.»

«Skadete og en arbeidskamerat satt på et stort tre, som nettopp var felt. Treet hvilte på en

Av verneleder Bjørn Langedal

grein, som plutselig knakk, med den følge at skadete falt, og kom under treet og brakk foten.»

«Skadete skulle laste kratt på en dumper fra et nivå ca. 2,5 meter over veibanen. En grein satt fast og skadete skulle dra den løs. Da greimen løsnet, mistet skadete balansen og falt ned på veibanen og traff dumperkassen og ble skadet i en fot og en arm.»

Som det fremgår av disse få eksemplene er årsaken til ulykkene ofte at vi ikke tenker nok på sikkerheten når vi skal planlegge og utføre arbeidsoperasjonene. Vi må tenke fremover og vurdere om metoden vi velger, kan føre til at vi kan skades.

De mest utsatte arbeidsoperasjonene

Boring i dagen er fortsatt den arbeidsoperasjon som fører til flest ulykker, totalt 6 ulykker hittil i år. Det er mye steinfliser og andre fremmedlegemer som kommer inn på øynene. Jeg vil sterkt anbefale at det brukes briller, særlig ved påhogg. Egnete briller er nå å få på vegsentralens lager. Jeg vil i tillegg anbefale at det skaffes tilveie utstyr for øyeskylling på alle litt større arbeidsplasser. Fremmedlegemer på øynene er et gjentakende problem på mange arbeidsplasser.

Forskalingsarbeid er den neste arbeidsplass som har mange skader, totalt

5 hittil i år. Heldigvis er ingen blitt «spiddet» på oppstikkende armeringsjern, og takk for det. Men jeg tror vi har vært heldig. Jeg ser altfor mange oppstikkende armeringsjern som ikke er sikret. Jeg håper dere som arbeider med forskaling vil ta dette alvorlig. Jeg minner også om de nye stillasforskriftene, som en del allerede har vært kurset i. Flere kurs vil komme.

Rensk og boring i tunnel har tidligere i år ført til 6 ulykker, tildels alvorlige. Anleggsavdelingen har tatt disse ulykkene svært alvorlig, og vi har ikke hatt ulykker i tunnel de siste månedene.

Transport av forskjellig art har ført til 5 ulykker. Her arbeides det med å få hodestøtter i en del kjøretøyer. Dette vil redusere omfanget av eventuelle fremtidige skader som følge av påkjørsler.

Skog- og krattrydding, lasting og losing, reparasjon og gange fra/til arbeid er arbeidsprosesser som fører til skader.

Hva fører til skader?

Snubling og fall er fortsatt den hyppigste årsak til skader. Totalt har 9 skader hatt sin årsak i snubling og fall. Mye rot og dårlig orden på arbeidsplassene fører til at slike ulykker skjer. Sørg for å få orden på lager og materialer. Ved siden av at dette fører til ulykker, er det generelt dårlig økonomi å la materialer og verktøy ligge og flyte rundt på arbeidsplassene.

Fallende gjenstander, håndtering av gjenstander og støt mot skarpe gjenstander er årsak til ulykker. Når vi ser på eksemplene som er referert tidligere i dette innlegget, er disse årsakene ganske klart et resultat av at vi ikke tenker konsekvens av de metoder vi velger.

Avdelingsvis fordeling av skadene

Anleggsavdelingen har naturlig nok de fleste skadene. Hittil i år har det skjedd 21 ulykker på anlegg. Imidlertid er det bare registrert 3 skader på anlegg de siste 4 månedene. Dette gode resultat må tilskrives de tiltak som er satt i verk på anlegg for å redusere arbeidsulykkene. Ca. 250 personer har vært på kurs på en dags varighet. Kursene har vært fulgt opp med tiltak på mange felt og flere tiltak er under planlegging. Det er svært gledelig å registrere den innsats som anleggsavdelingen legger opp til for å få kontroll med ulykkene. Spesielt vil jeg trekke frem anleggssjefens store engasjement i dette arbeidet.

I vedlikeholdet har det skjedd 9 ulykker hittil i år. Det synes som antall skader i vedlikeholdet er økende.

Også på maskinavdelingen er antall ulykker økende. Hittil er maskinavdelingen registrert med 6 skader.

Administrasjonsavdelingen har 4 skader. Dette skyldes en trafikkulykke.

Laboratoriet har 2 ulykker og i biltilsynet 1 ulykke.

Vernerunder, et nyttig hjelpemiddel for å redusere arbeidsulykkene

Arbeidsmiljøutvalget har anbefalt at vernerunder tas i bruk for å redusere arbeidsulykkene og bedre arbeidsmiljøet. Imidlertid er det avdelingene som er ansvarlig for dette arbeidet, og bruken av dette hjelpemiddelet varierer mye fra avdeling til avdeling. Anleggsavdelingen har gjennomført opplegg med vernerunder på nesten alle anlegg. Vernerunder gjennomføres minst en gang i kvartalet, men mange anlegg går vernerunder hver måned. Dette har også gitt resultater med svært få ulykker de siste månedene.

På de andre avdelingene er det mindre aktivitet når det gjelder vernerunder. Ettersom arbeidsulykkene her er økende, ville det klart være en fordel om vernerunder også her blir rutine.

Når det går vernerunder blir det fokusert på forhold som kan føre til ulykker. Legg også vekt på å registrere tilfeller til ulykker. Det er tilfeller som skal varsle oss om at vi må være på vakt. Vi har klare bevis for at vernerundene gir reduksjon i ulykkene. Jeg vil derfor oppfordre alle arbeidsplasser om å starte med dette tiltaket.

FAGLEG FORUM:

Nødvendig rådgjevningsorgan eller supperåd?

AV JANN B. JENSEN OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

I 1986 vedtok vegsjefen i leiar møte at vegkontoret i sitt målsettingsarbeid m.a. skulle nytta Isac Adizes Management sine leiingsteoriar som verktøy for å vidareutvikla vegkontoret i Hordaland.

POC-prosessen er blitt definert gjennom eit tidlegare innlegg i Veg i Vest. Eg skal difor ikkje ta dette opp att no. Berre visa til at Adizes Management sine teoriar omfattar ein del sentrale nemningar.

POC og «Synerteam»

POC er ei gruppe personar, som saman med vegsjefen danner ei utvida leiargruppe. Grappa er sett saman av sentrale personar i organisasjonen, som i stor grad påverkar vedtaksprosessen. Desse personane skal gje råd til vegsjefen før vedtak blir fatta. Rådet skal vera samrøystes. Dette for at vegsjefen skal kjenna seg rimeleg trygg på kvaliteten i sakshandsaminga og gjennomføringa. POC tel i dag 12 personar.

«Synerteam» er ei gruppe personar, oppnemnt av vegsjefen i POC, for å løysa konkrete problem i organisasjonen, på tvers av avdelingsgrensene. Grappa er sett saman av personar som har fullmakt til å fatta vedtak i sak.

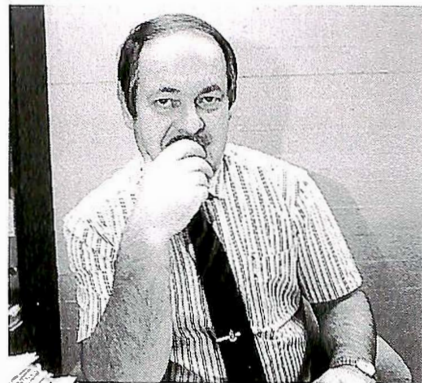
Fagleg Forum

Fagleg Forum er ei samling av personar med sentrale leiarfunksjonar i organisasjonen. Det vil i Statens vegvesen Hordaland seia leiarar frå og med vegsjef til og med distriktsleiarar, prosjektleiarar, stasjonssjefar og vegmeistrar.

Fagleg Forum blir kalla saman når vegsjefen treng synspunkt på sentrale problemstillingar frå eit breiare forum i Statens vegvesen Hordaland, før vedtak blir fatta. Fagleg Forum blir kalla saman 2-3 gonger årleg. Ei av desse samlingane har ein sosial del etter den faglege delen, der ektefelle eller sambuar tek del.

Kritikk

I den siste tida har det heva seg ein del kritiske røyster til funksjonen og nytteverdien av Fagleg Forum. Dette er bak-



Fagleg Forum bør bli gjenstand for ei liknande vurdering som POC-utvalet, der vi skar ned på talet på medlemmer, skriv driftssjef Jann B. Jensen i denne artikkelen.

grunnen for at eg tek saka opp til debatt i Veg i Vest. Leiinga ved vegkontoret er samd i at vi, som ein del av vår bedriftskultur, skal sjå med kritiske auge på all vår møteverksemd, og prioritera tida vår best mogleg.

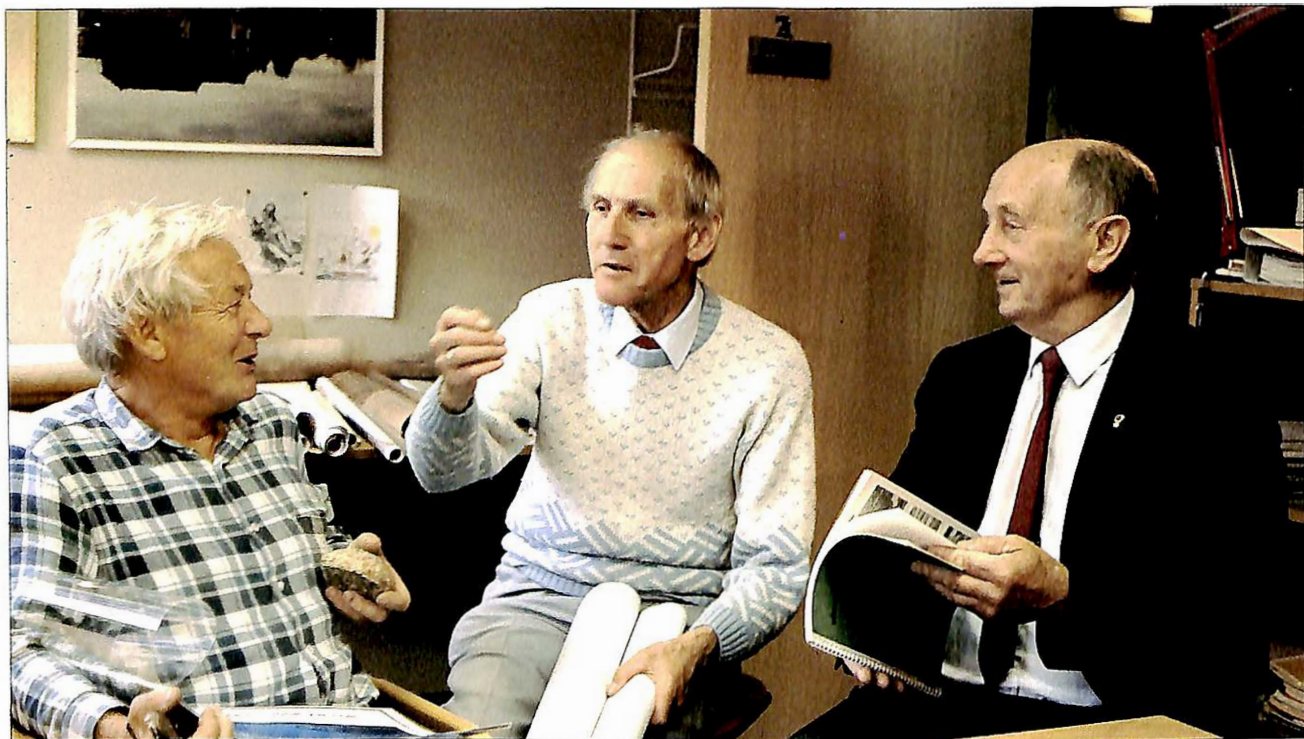
POC-gruppa blei for snart 2 år sidan evaluert, og kraftig redusert. Fagleg Forum er ikkje blitt evaluert til no, men bør bli gjenstand for ei liknande vurdering.

Rett og plikt til å seia ifrå

Røynslene frå Fagleg Forum er delte. M.a. var debatten kring sentrale problemstillingar som personalplan og bedriftskultur svært nyttig.

Det er likevel eit problem at for få gjev uttrykk for synet sitt. Særleg er det viktig at motforestillingane i dette forum kjem på bordet, slik at vegsjefen kan dra dei rette konklusjonar. Linjeleiinga har både rett og plikt til å seia meininga si i viktige saker for vegkontoret. Eg har vanskeleg for å tru at desse leiarane har vanskar med å ta ordet i eit forum som tel 60 personar. Snarare er det vel eit uttrykk for uvisse i saka, eller for svakt engasjement?

Maktar vi ikkje å betra dette, kan eg vera samd i at det er grunnlag for å vurdere nytteverdien av Fagleg Forum. Det som likevel er eit faktum, er at vi treng eit organ der toppleiinga ved vegkontoret kan «lodda» haldninga til viktige tiltak i verksemda vår før vedtaksprosessen er avslutta.



Ei god veghistorie blir her framført av G.F.von Krogh i kjend positur, med kartrull i fanget. Tilhøyrarar er Trygve Bergo (t.v.), med eit nytt steinfunn, medan Johan Sørensen (t.h.) blar fornøgd i si handbok om natursteinmurar.

Veteranar med totalt 146 års fartstid i Vegvesenet

Våre tre pensjonistar: Georg F. von Krogh, Johan Sørensen og Trygve Bergo er kvar på sitt felt, trass i pensjonsalderen, engasjerte i ulike gjeremål for vegetaten. Vi var så heldige å møte desse tre ein dag dei tilfeldigvis samtidig var innom vegkontoret. En samantreff med mykje veghistorie samla på ein gong, kan vi vel våge å påstå.

AV MAGNUS FOLLEVÅG OG JOHNNY SJÅSTAD (foto)

Plansjef i 20 år

GEORG F.von KROGH (76) tok til i Vegvesenet i 1937 ved vegkontoret i Vestfold. Han var deretter ein kort periode ved vegkontoret i Nordland, før han for ettertida vart knytt til vegkontoret i Hordaland. I 1983 gjekk han av ved oppnådd pensjonsalder.

Det er vel som plansjef gjennom 20 år, og for sin mjuke leiarstil, G.F.von Krogh er mest kjend. På det personlege planet har hans lune humor og forteljar-kunsten vore til stor glede for alle hans tilhøyrarar. Vi må også nemna opplevingane med hans mjuke fløytespel når han var i spesielt godlag. Det kunne vera når ein plan var godkjend (og det hende ofte før).

Elles må det nemnast at G.F.von Krogh alltid har vore ein ihuga kunstdyrkar og naturelskar. Som pensjonist er han i dag engasjert på timebasis ved vegkontoret. I samfunnsstenleg vegplanlegging. slik han alltid har hatt hug til.

Askøybru og tørrmurar

JOHAN SØRENSEN (74 år) starta også si løpebane i Vegvesenet i 1937. I motsetnad til G.F. von Krogh har Johan Sørensen heile tida vore knytt til anleggsverksemda ved Hordaland vegkontor, like til han gjekk av for aldersgrensa i 1984. Ei lang rekkje anlegg kringom i fylket er drivne under leiging av Johan Sørensen.

Også politikaren Johan Sørensen sitt sterke engasjement i samfunnssaker har med åra sett tydeleg preg i Askøy- og Bergens-landskapet. Vi tenkjer her på Askøybrua, den lengste hengebrua i Norden, der han er nestformann i brustyret.

Men det er ikkje berre politikken og dei store prosjekta Johan Sørensen er oppteken av i pensjonert alder. Med sine røynsler frå anleggstida har han teke initiativet til å få utarbeidd ei handbok og vegmuring i naturstein. No var han ein snartur innom vegkontoret for å henta eit nytt opplag av boka, som han skulle distribuere i samband med ein «foredragsturné» om dette fine handverket.

Det kunne nok vore skrive ei omfattande veghistorie om desse tre vegingenørane sitt virke i Vegvesenet frå midten av 30-åra og fram til i dag.

Vi vil her berre kunne gje ein enkel presentasjon av kvar emskild sitt arbeidsområde, og deira personlege interesser

«Reingjering kvar vike må ikkje sløyfast!»

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

«Då det hev vorte klaga over reinhaldet i vegbrakkene, vert med dette innskjerpa at hovudreingjering kvar vike ikkje må sløyfast.»

Denne klare budskapet står å lesa på ein papirlapp som heng i gangen på Staven, Vegvesenet si hytte mellom Austmannlia og Svandalsflona-tunnelen. «Uppslaget» er datert 27. mai 1937, og er underteikna av både dåverande lensmann Vågslid og doktor Lang, i eigenskap av formann i Røldal arbeidsnemnd og helserådet i bygda.

Utanom hovudreingjering bør golvvet vaskast so ofte at det til ei kvar tid kan vera reint og ordentleg i

Anleggsleiar og steinsamlar

TRYGVE BERGO (68 år) tok til ved vegkontoret i Hordaland i 1944. Sjølv om han er yngstemann blant pensjonistane er han likevel ikkje for nokon «lettvektar» å rekna, med omsyn til innsatsen i Vegvesenet. Få har drive ei så omfattande anleggsverksemd som Trygve Bergo. For det meste har han vore anleggsleiar for vegutbygginga i Nordhordland i ein mannsalder. Likevel er det særleg dei siste 10–15 åra, «i kjølvatnet av Mongstad-utbygginga», at det er blitt bygd mange nye vegar under Trygve Bergo si leiing. Gjennomsnittleg 8–10 km nyanlegg pr. år.

Det er snart eit år sidan aldersgrensa for pensjonisttilværet blei nådd. Men Trygve Bergo held fram som engasjert ingeniør til han har fått ferdigbygd dei anlegg han framleis har ansvaret for.

På fritida er Trygve Bergo til dagleg oppteken av mange ulike interesser. Spesielt kan nemnast fiske og friluftsliv. La oss til slutt for all del ikkje gløyme hans livsinteresse for stein og geologi. I ledige stunder sliper anleggsingeniøren dei finaste steinsmykke i «steinsmia» heime.

brakkene. Avfall, matrestar, tome hermetikkboksar og anna, må samlast i kasser, som vert skaffa til det bruk. Desse kassene må tømast so ofte at det ikkje vert stank og lukt av dei. Formannen for det laget som bur i brakka, vert gjort ansvarleg for at dette vert etterfylgt», heiter det elles i oppslaget, som altså var aktuelt på 30-talet.

Brakka kom til Staven på den tida, etter at den tidlegare hadde gjort teneste som vegbrakke i Dyrskar, fortel ein av veteranane frå brøytelaget på den tida, Nils Runnane.

Fekk straum i år

I våre dagar blir Staven nytta som fritidshytte for tilsette i Vegvesenet, og som overnattingsstad på tenestereise. Som då Veg i Vest var innom i haust.

Vi kunne iallfall konstatere at reinhaldet var på topp, og at «uppslaget» frå herrane Lang og Vågslid framleis blir respektert.

Boset tek gjestane i dag med seg til næraste container, som er å finna på høvelege avkjøyrslar langs E76.

Ingen kan heller lenger skulda på at dei ikkje ser å gjera reint i hytta. Staven fekk nemleg innlagt straum i år. Vegvesenet har gjort ein god jobb med å skjula kablane langs den 1 km lange gamlevegen frå Svandalsflona-tunnelen.

Hytta er elles godt halden, og eit fint utgangspunkt for turar i fjellet både sommar og vinter.

Anna hyttenytt

Utbetringsarbeid har elles skjedd på fleire av Vegvesenet sine hytter den siste tida. Både på Vikafjellet og i Hordada-



Staven ligg fritt og fint til i lia sør for E76, mellom Austmannlia og Svandalsflona-tunnelen.

len er det reist nye vindfang over inngangspartia. På Tokagjel blei dette utført for eit år sidan.

Alle hyttene har no anten innlagt straum eller solcellepanel til lamper. På Vikafjellet er avkjøyrsla til riksvegen bygt om, i tråd med Vegvesenet sine egne krav til denslags. Finnåshytta på Bømlo skal pussast opp neste år.

Ei innløynt hytte på Storeklubben, Askøy, vil kan hende bli teken i bruk som bedriftshytte til våren. I så fall vil hytta som Statens vegvesen Hordaland i si tid kjøpte i Drotningvik, bli stroken av lista. Hytta på Askøy har m.a. badstove, og det følgjer med eit romsleg naust med båt. Sjølv om hytta blir liggjande i skuggen av Askøybrua, vil den sikkert bli ein populær tilvekst til Vegvesenet sine utleiehytter.

Skriv i hyttetoka!

Alle bedriftshyttene til Statens vegvesen Hordaland har utlagt hyttetokker. Vanlegvis er desse flittig nytta, og må fornyast år om anna. Men i år er det faktisk berre kring halvparten av leigetakarane som har skrivne seg inn i bøkene, fortel Anna Maria Måge i hyttestyret. Bortsett frå at dette er i strid med hyttereglane, er det sjølv sagt mykje kjekkare å vera hyttegjest når boka er i bruk. Slik kan ein t.d. utveksla røynsler med opphaldet, og få idear til turar og opplevingar i traktene kring hytta.

Det er god bedriftskultur å skriva nokre liner i hyttetoka, folkens!

Pensjonistane i Vegvesenet blir stadig yngre



Vegvesenveteranar med ektefeller samla framfor den innpå 300 år gamle hovudbygninga i Brandasund. Ståande frå venstre: Gunnhild Valaker, Sverre Valaker, Svein Wiik, Norvald Breivik, Aslaug Bergo, Aksel Slåke, Johannes Storhaug, Ragnvald Berland, Else Sauholmen, Amalie Åsen, Anny Berland, Gullak Knudsen, Øyvind Sauholmen, Gunnar Rougne, Trygve Bergo og Sigurd Åsen. Framme frå venstre: Rigmor Wiik, Anny Slåke, Sigrunn Storhaug, Olga Breivik og Åse Knudsen.

– Eg synest pensjonistane i Vegvesenet blir yngre for kvart år, utbraut vegsjef Josef Martinsen under årets utferd for kolleger med oppnådd aldersgrense. 1990-kullet drog til Sunnhordland, med synfaring i båt til Brandasundvegen som eitt av reisemåla. Ungdomen

trødde dansen til seint på kveld, og hadde nattleg drøs i hotellhagen. Det var såleis ein sprek gjeng med avtroppande som inntok Fitjar. Hadde det ikkje vore for personnummeret, kunne ein trudd det var ei gruppe nyttilsette som var samla for å bli kjent med etaten.

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (foto)



Då selskapet marsjerte frå hotellet til skyssbåtkaia, vekte dei ein viss oppsikt hjå den lokale handelsstanden.

– Kva slags bataljon er dette? blei det spurt i butikken.

– Pensjonistane til Vegvesenet, kom dei frå den velinformerte eingongskunden.

Pensjonistplanleggjarane Anna Maria Måge og Endre Grutle, fekk lovord for godt arbeid.

– No skrønar du godt, dei der er for unge til å vera pensjonistar, var konklusjonen i «handlegato».

Planar og problem

Sanninga er iallfall at nærare 30 pensjonistar og ektefeller, med nokre vegvesentilsette på slep, hadde sett kursen mot sør ein sein haustdag. Det var samling i kantina på vegkontoret før bussen rulla i retning Halhjem. På veggen fekk pensjonistane nokre tørre tal om eitt av dei mange problema til vegsjefen – ny Rv 14 mellom Os og Bergen.

Vel framme på Fitjar blei det servert fleire aktuelle problem. Pensjonistane fekk m.a. sjå videofilm frå aksjonen mot Salhusbrua.

Institusjon frå Nordhordland

Demonstrantar hadde dei lite av, dei karane som bygde veg i Hordaland på 1940-talet. Ein av dei er Trygve Bergo, den av årets pensjonistar som har aller lengst arbeidsdag bak seg i Statens vegvesen. Heile 46 år har Trygve'n bygt vegar i fylket, og i Nordhordland er han blitt ein institusjon.



Dei fann kvarandre på Skjæret – Nillo og Gunnar Rougne.

På 1950-talet kunne Vegvesenet ha opptil 500 veganlegg i drift på same tid. Med 34 tilsette på vegkontoret, halvparten av dei ingeniørar, var det litt av ein jobb å sy det heile i hop. Krava til ferdige planar var noko rimelegare enn i 1990, for å seia det mildt.

Lyrisk prolog frå vegsjefen

Det er mange visdomsord som blir veksla mellom vegsjef og trugne medarbeidarar på desse pensjonistturane. Eit fast punkt er seremonien der Josef Martinsen takkar kvar og ein for eit langt liv i tenesta for Statens vegvesen, med tildeiling av minnegåve.

Vegsjefen opna denne stunda i år med å deklamera Jacob Sande-dikt med stor innleving, på klår og klingande lindås-dialekt. Denne karen overraskar stadig med nye talent.

Sannsoger og bølgeskulp

Etter at alle medarbeidarane hadde fått sine gåver og gode ord, var det festmiddag. Men maten var ikkje meir enn såvidt nedsegn før dei første tonane strøymde frå dansesalen. Vegvesenet likar å dansa. Det same gjer Vegvesenet sine ektefeller.

Og etterpå var det natimøte på hage-terrassen med bølgeskulp frå Fitjarviki og 17 graders varme. Det blei servert sannsoger frå Samnanger og Kautokeino, og stemninga var høg.

Kaffi på butikken

Minst like høg som dagen etter, då skyssbåten «Rimsvarden» førte selskapet ut mot havet, der Vegvesenet byggjer veg til folk og småfe. Brandasund var målet for turen, og deltakarane fekk eit godt inntrykk av korleis nyanlegget sli-

tar seg fram over knausar, holmar og sund ut mot Gisøy, oppunder Slåtterøy fyr. Sigve A.H. Martinsen er anleggsleiar, og orienterte undervegs, i lag med skyssbåtførar Ernst Bakken.

Ved innseglinga til Brandasund frå sør møtte «Rimsvarden» 5–6 meter høge havdønningar. Passasjerane sette sjøbein, og på styrbord side lokka trivelege Brandasund med kaffi og tebrød. Maten blei servert som ståande «buffet» på butikken hans Waage, mellom hyller som bugna av suppeposar og melis.

Minnerikt hjå Nillo

«Handleturen» heldt fram over sundet, der Nillo på Skjæret tok imot i krambua si. Makan til forretning finn du ikkje i dag. Bananar og jernvarer heng side om side. Og på lemman har Vegvesenet leigd plass til utstillinga over oldfunna som er grave fram i løypa til den nye fylkesvegen. Sigve Martinsen kunne for-

telja at tilskotet til utgravingane har auka med 100 prosent under marsjen. På den andre sida ligg anleggskostnaden elles an til å hamna mange millionar under kostnadsoverslaget.

Attende neste sommar?

Fleire av deltakarane på pensjonistturen har ei særskilt tilknytning til desse traktene i søre luten av fylket. Øyvind Sauholmen har trødd barneskoa sine på desse øyane, og Aksel Slåke er ein av dei som var med å bygde Klubbasundet bru, mellom Goddo og Furuholmen.

Det var tydeleg at turen til Brandasund ga meirsmak. Kan hende vil deltakarane på årets pensjonisttur treffast att når nyvegen skal oppnast sommaren 1991. Det var iallfall berre godord og velleite å høyra for tilskipinga. Ein særleg takk blei retta til Anna Maria Måge, som stadig har ei heldig hand med planlegginga av pensjonistturene.

Opplæring og likestilling

AV MARIT EIDSNES ROGNE

I regi av mitt verv som tillitsvalgt i NITO finner jeg det nødvendig, på denne måte, å tilbakevise en del påstander som, ad omveger, er kommet meg for øre.

Et av tiltakene i handlingsplan for likestilling er å gi stønad til kvinner som gjennomfører kompetansegivende opplæring.

Dette skal jeg etter sigende være uenig i, noe som jeg på det sterkeste må tilbakevise.

Jeg er glad for at jenter gis denne muligheten. Jenter trenger selvtillit, noe utdanning er med på å skape. Kravet til faglige kvalifikasjoner veier tungt i etaten. Stønad til kompetansegivende utdanning gjør den enkelte jente skodd til å ta opp konkurransen med guttene. Det er øg et tankekors at jenter i større grad enn gutter må vise til kompetanse, initiativ og faglig dyktighet. Dette gjelder alle jenter!!!

Med utgangspunkt i ovennevnte har jeg uttalt at alle jenter, også de med høyere utdanning, bør få anledning til å vise sin interesse for etterutdanning. Dette er



i tråd med direktoratets melding nr. 90/10. Prioritering av søkere ligger på ledelsen.

Lik mulighet for alle

Fra likestillingshold ble det i denne forbindelse vist til personale med høyere teknisk utdanning sin mulighet til etterutdanning ved NTH. Et prisverdig tilbud som en i sterkere grad burde nytte seg av. Men, skolen ligger i Trondheim. Jenter, les mødre, kan ikke alltid pakke snippsekken og dra. Dessuten er det kanskje fagene økonomi/ledelse denne jenten har bruk for.

Jeg ønsker i likestillingens ånd å gi alle jenter lik mulighet til å sko seg godt nok!!!

Som tillitsvalgt i NITO er jeg forpliktet til å ivareta medlemmenes interesser, også jenters. Mine personlige meninger må ikke tillegges organisasjonen. Denne spesielle saken har jeg ikke funnet nødvendig å fremme via NITO.

Redusert piggdekkbruk går ikke ut over sikkerheten

Gevinsten går til konkrete trafikksikkerhetstiltak

AV SVEIN HOLMEDAL

Piggdekkbruken har i dag først og fremst betydning for trafikksikkerheten under visse klimatiske forhold, fremkommeligheten ved hardpakket snø og is, miljøet og økonomien.

Vi har klassifisert piggdekkbruken på Bergenshalvøya og det tilstøtende området, som et regionalt problem. Jeg vil derfor belyse en del aspekter som taler for redusert piggdekkbruk i regionen, uten at det går på bekostning av trafikksikkerhet og fremkommelighet.

En del forutsetninger må imidlertid iverksettes: For å få vegbrukerne til å velge piggfrie dekk på frivillig basis, må vintervedlikeholdet av vegene være så godt at brukerne ser seg tjent med å kjøre på slike dekk.

Dette krever en styrking av vintervedlikeholdet, noe man har begynt å ta konsekvensen av ved Statens vegvesen Hordaland, gjennom sin policy for strøing med salt/sand, saltblandet sand og saltlake. («Vedlikeholdet skal bli enda bedre»).

Et bedre tilbud

Vi vil prøve å koordinere statlig og kommunalt vedlikehold slik at standarden blir jevnere over hele vegenettet. Vedlikeholdskostnadene må derfor påregnes høyere, men deler av merutgiftene vil bli dekket opp av redusert vegslitasje, som følge av mindre piggdekkbruk.

I tillegg til at vi kontinuerlig prøver å forbedre det tradisjonelle vedlikeholdet, må vi også satse på å utvikle nye, og mer trafikksikkerhetsmessige vedlikeholdstiltak.

Videre bør vegmeldingstjenesten utvikles, slik at trafikantene får en så god forhåndsvarsling om vegenes tilstand, vær og føreforhold, som mulig.

Gevinst til rundkjøringer

Det bør være et mål å få mest mulig trafikksikkerhet igjen for hver investert krone. Derfor bør midler som spares inn

på vegvedlikeholdet ved redusert bruk av piggdekk, brukes blant annet til investeringer i «varige» trafikksikkerhetstiltak, som vil påvirke ulykkestallet i flere år fremover.

Vi kan i denne forbindelse nevne at vi har to rundkjøringer under planlegging som skal finansieres ved blant annet bruk av innsparte vedlikeholdsmidler. Det handler om kryssene Rv 560 x Rv 566 og Rv 560 x Ev 68 i Indre Arna.

Spordannelser svekker sikkerheten

Piggdekkslitasjen fører til spordannelser i vegbanen. Sporene reduserer retningsstabiliteten, samtidig som faren for vannplaning og skrens øker. Nyere forskning ved SINTEF (1988), tyder på at spordannelser har negativ innflytelse på trafikksikkerheten.

Vegoppmerkingen slites raskere bort og skiltparken blir tilsmusset i betydelig grad, slik at synbarheten reduseres.

Redusert sikt og glatte dekk

Partikler som piggdekkene river løs fra vegdekket hvirvles opp og legger seg på frontruten, lyktene osv. og reduserer dermed sikten.

Asfaltpartikler kleber seg også på bildekkene og gjør disse glattere (nedsatt veggrep).

Piggdekk gir et dårligere veggrep på snø- og isfrie veger enn dekk uten piggere.

Mange bilførere overvurderer piggdekkenes effekt, særlig effekten av slitte piggdekk. Den potensielle trafikksikkerhetseffekten spises dermed til en viss grad opp av et høyere fartsnivå. Dessuten har kjørehastigheten stor betydning også på vegslitasjen.

Hvorfor bruker så mange pigger?

Den enkelte trafikants bakgrunn for å velge dekk med pigger har etter min mening sammenheng med opplevelsen av sikkerhet, eller kanskje snarere usikkerhet.

Som årsak til hvorfor trafikantene bruker pigger angis følgende svar, i en undersøkelse som Transportøkonomisk Institutt har foretatt i sesongen 1988/89:

ÅRSAK TIL BRUK AV ANDEL PIGGDEKK %

Komme fram på vegen, ut/inn garasje etc.	13
Komme fram på veg generelt	42
Øke sikkerheten	71
Påbudt med piggdekk	22
Dekkene sitter på bilen fra før	8
Annet/vet ikke	3

De egenskapene ved piggdekk som trafikantene tror påvirker sikkerheten er:

- kortere bremselengder
- bedre styreegenskaper og
- det å komme fram på vegene.

Piggdekkenes effekt under varierende føreforhold

Piggdekk vil under mer ekstreme isforhold, med våt is rundt 0° C (friksjon 0,1) bidra til å doble friksjonen og halvere bremselengden.

Når piggene har trengt ned i isen vil mulighetene til å overføre krefter i hovedsak være avhengig av:

- piggens utstikk (overheng) og antallet pigger i dekkene.

Piggens positive effekt er altså i utgangspunktet knyttet til forhold hvor vegens overflate er dekket med snø/is, som er tilstrekkelig hard til å gi hold for piggene.

Dette betyr at piggene ikke har noen effekt på løs snø eller slaps, hverken positivt eller negativt.

Den negative effekten gjør seg først gjeldende ved kjøring på bar, tørr eller våt veg. Her vil piggene i likhet med kjøring på snø og is, forsøke å trenge ned i vegdekket. På grunn av for lite statisk piggtrykk, klarer ikke piggene dette, men de vil likevel påføre vegdekket skade.

Lite «piggdekkføre» på Vestlandet

Piggdekk har positiv effekt ved kjøring på hard snø og is. Problemet er at det



Krysset Rv 560 – E 68, ved avkjørselen til Arnanipatunnelen. Ved hjelp av innsparte vedlikeholdsmidler kan det ulykkesbelastede krysset bygges om til rundkjøring. (Foto: Erling Grønsdal).

ikke er så altfor stor del av trafikkarbeidet i Norge som avvikles på dette føreforholdet. Det kan nevnes at bare 12% av trafikkarbeidet på Vestlandet avvikles under slike forhold.

Det er størst trafikk der klimaet er mildest. I tillegg til et typisk kystklima, med relativt lite snø på vegen, bidrar de store trafikkmengdene i disse områdene til hurtig bar-sliting av vegnettet.

Miljøforurensing

Bruk av piggedekk øker både støy og støvplagen. Støvet som piggene forårsaker når vegene er tørre, er et miljøproblem både på og utenfor vegen. Asfaltstøvet er imidlertid ikke påvist å være helsefarlig. Men en stor grad av nedsmussing finner sted på fortau og bygninger, samtidig som vegens drencsystem i vesentlig grad går tett.

En reduksjon i bruk av piggedekk bør kunne tilsi en ganske betydelig samfunnsøkonomisk besparelse i Bergensregionen. Hovedbidraget ligger i de store innsparinger som oppnås i form av reduksjon i utgifter til dekke og vegmerking, samtidig som det ikke synes å gå på bekostning av trafikksikkerheten, da man kan benytte «innsparte midler» til følgende tiltak:

1) Generelle investeringer i form av varige trafikksikkerhetstiltak, som virker på alle ulykkestyper hele året.

- 2) Spesielle investeringer i form av varige tiltak som virker hele året, men retter seg mot møte- og utforkjøringsulykker.
- 3) Økt vintervedlikeholdsinnsats.

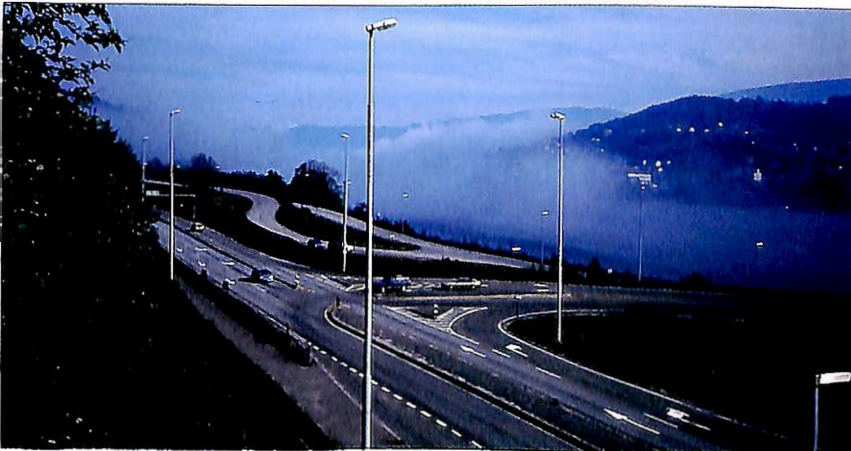
En erstatning for piggedekk

Vintersesongen 1988–89 brukte 97% av personbilistene i Hordaland piggedekk.

Ønsket om å bruke piggedekk ligger dypt forankret hos bilistene. Mange har en overdreven tro på piggenes effekt. Å få endret bilistenes oppfatning på dette punkt vil kreve en stor informasjonsinnsats.

Et piggedekkeforbud kan derfor skape misnøye, irritasjon og uvilje overfor myndighetene, noe som igjen kan få den konsekvens at andre bestemmelser og reguleringer neglisjerer.

Hele tiltroen til vårt trafikksikkerhetsarbeid kan bli svekket dersom bilistene får oppfatning av at vi vil ta fra dem piggedekkene, uten å tilby dem noe som kan erstatte disse. Hovedoppgaven må derfor være å få de som ikke har behov for piggedekk til å velge et piggfritt alternativ basert på frivillighet, gjennom informasjon, samt hjelp og rettleiding til et riktig dekkvalg for samfunnet.



Krysset Rv 560 – Rv 566 i Indre Arna er også et ulykkespunkt som kan erstattes med rundkjøring ved hjelp av øremerkede vedlikeholdsmidler fra redusert piggedekkslitasje. (Foto: Tor Høyland).

SLITESTERK SPANSK BETONG:

Vegdekket like godt etter 10 års drift

Det 6. internasjonale symposium om betongveger ble arrangert i Madrid 8. – 10. oktober i år. Arrangementet var omfattet av stor internasjonal interesse, med 8–900 deltakere fra 35 land, fordelt på alle verdensdeler. Fra Norge var det ialt ca. 30 deltakere. Det var lagt opp til et bredt og omfattende program, som spente over emnene:

- moderne, ekstra kraftige dekker, konstruert for å tåle store påkjenninger.
- urbane dekker (bl.a. belegningsstein).
- betong på sekundært vegnett og til spesielle formål.
- vedlikehold og rehabilitering.

Desuten var valsebetong behandlet som eget emne. En halv dag var avsatt til befarings. Både betongveger som hadde ligget under tung trafikk opptil 20 år, relativt nye veger, og veger under bygging, ble vist. Selv de eldste dekkene var fortsatt i god stand, med god kjørekømført. Det som kanskje var mest påfallende, var den store samlede tykkelsen med «foredlet» materiale i nyere overbygninger, opptil 40–45 cm var vanlig.

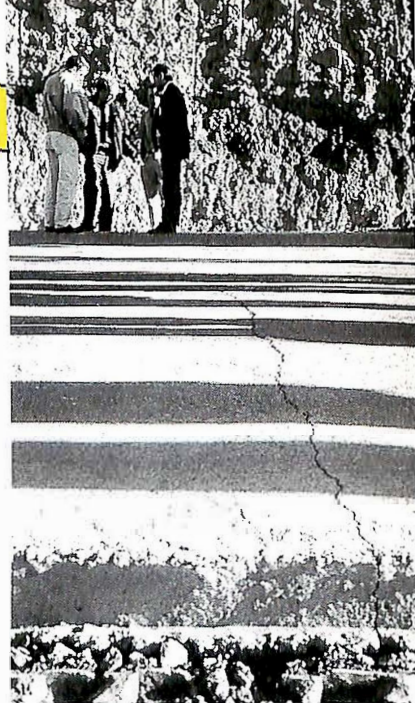
Trender og konklusjoner

Innledningsvis ble det nevnt at det nå pågikk stor utbygging av vegnettet i Spania, og at omfanget var firedoblet siden 1984. Som hos oss, var massemedia mest opptatt av de negative sider ved utbyggingen: problemer for samfunnet og brukerne. Det ble foreslått at man i et senere symposium tok opp forholdet

AV KJELL FOLLESØ
(Tekst og foto)

til media, og diskuterte hvordan man skulle kunne få frem det hele og virkelige bildet av virksomheten, ikke bare det ensidig negative som nå ble overfokusert. Det ble ellers påpekt at EF var svært opptatt av transportproblematikk, og måter å møte økt transportbehov på. Bedring av kapasitet og effektivitet på dagens vegnett, sammen med bygging av manglende vegforbindelser, var tilagt stor vekt. EF bidrar økonomisk i stor grad til utbyggingsprogrammet for vegnettet i Spania.

Den spesielle interesse og tradisjon for betongveger i Spania ble fremhevet. De første vegdekker i betong var lagt før siste verdenskrig. Som eksempel på yte-evnen, ble nevnt at betongdekke på sterkt trafikkerte veger nær Madrid



Nærstudium av magerbetong bærelag på 15 cm. Oppå bærelaget kommer betongplaten på 25 cm tykkelse.

hadde ligget uten nevneverdig vedlikehold i over 10 år, og er fortsatt i fullgod stand.

Moderne betongdekker for høy belastning

Karakteristiske trekk ved moderne betongdekker er bl.a. den vekt som legges på god fundamentering, og god tversgående drenering av underliggende lag. Magerbetong er det foretrukne underlag, men også Cg brukes en del. Riktig bruk og plassering av dybler og forankringer er svært viktig. Mindre platelengder og større platetykkelser er nå vanlig. En tendens ved moderne betongdekkonstruksjoner, er at det nå legges større vekt på lengre levetid og bedre langtidsytelse. Det er også en tendens til at brukerkostnadene hovedsakelig tidskostnader, blir mer vektlagt enn før, ved valg av løsning.

Det legges stor vekt på overflateforhold. Overflater karakteriseres bl.a. ved følgende forhold: kjørestøy, friksjon, jevnhet, mulighet for vegmerking og økonomi. Porøs betongoverflate kan redusere støyproblemene, men det er foreløpig usikkert hvordan dette slår ut på levetid. Det er også andre måter å møte støyproblematikken på.

Utvikling på andre områder

I bymessige strøk er bruk av superplastisert betong aktuell i flere sammenhenger. Den kan ofte trafikkeres raskt etter utstøping, samme dag eller dagen etter.



Viadukt på nyanlegget Aragon ekspressveg, mellom Madrid og Barcelona.

Begrenset bruk av belegningstein på hovedveger gjennom bebygde områder er på vei inn, selv om prisen ennå er høy.

Vedlikehold og rehabilitering

Vedlikeholdsproblematikk er viet stor interesse. Spesielt kan nevnes to EDB-baserte forvaltningssystemer med sikte på optimalisering av tiltak for å strekke bevilgninger til vedlikehold og rehabilitering lengst mulig. Også overvåking av dekker under trafikk og oppsamling av erfaringer tillegges stor vekt i arbeidet med å forbedre dimensjoneringsregler og teknisk vedlikeholdsupplegg. En rekke metoder for rehabilitering er utviklet, og mye oppfinnsomhet er vist. Det er også her påfallende hvor stor vekt som legges på å minimalisere trafikantkostnadene.

Valsebetong

Opprinnelig var valsebetong et dekke for lavtrafikkerte veier. Tendensen nå er at valsebetong fortsatt blir brukt slik, men også som bærelag under asfaltdekker på veier med sterkere trafikk. Fordeler med valsebetong er enkel utlegging, slitestyrke, trafikkerbart kort tid etter utlegging, og relativt rimelig pris. Ulemper er dårligere overflatejevnheter, spesielt merkbar ved høy hastighet, samt følsomhet for valsing og fuktvariasjoner.

Typisk sammensetning av spansk valsebetong er sementinnhold på 280-330 kg/m³ og opptil 50% tilsetningsstoff,

Forts. side 11

De holder Bergen ren



AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

Aldri før har Statens vegvesen Hordaland gjort så mye for renholdet av veg- og gatenettet i Bergen som i år. I tillegg til den maskinelle innsatsen i egenregi, har mannskap fra Hop vegstasjon hver uke gjennomført bossplukking langs deler av innfartsårene til Bergen.

Den oppgraderte innsatsen er Vegvesenets bidrag til kampanjen for et renere Bergen. Men Statens vegvesen Hordaland har ikke tenkt at dette skal være et skippertak i forbindelse med årets konkurranse om rene by. Vedlikeholdsavdelingen har med dette

innført en ny standard for kvaliteten på renhold av riks- og fylkesvegnettet i Bergen.

Bossplukking har Vegvesenet gjennomført flere år. Men det ble lagt ekstra ressurser i arbeidet denne våren. Ryddeaksjoner ble gjennomført i alle vegmesterområdene i Hordaland, der private organisasjoner og bedrifter delvis utførte jobben på anbudsbasis.

Det har også vært foretatt opprydding og stenging av ulovlige tipplasser langs vegnettet.

Etter ryddeaksjonene i vår har Vegvesenet fulgt opp med oppjusterte renholdsrutiner i egen regi. Statens vegvesen Hordaland har en maskinpark til renholdssektoren som holder et høyt nivå. I Bergen bruker Vegvesenet også egne kostemaskiner for fortausrenhold.

Ansatte ved Hop vegstasjon har ansvaret for Vegvesenets del av renholdet på vegnettet i Bergen. Fra venstre: Lars Egil Moberg, Mons Mjelde, Bjarte Mjelstad, Arne Dyrkollbotn, Runar Nilsen, Helge Enehaug og Arne Trovåg.

På vegkanten

Madam Hansen har fått besøk av sin søster, madam Olsen, og de sitter på kjøkkenet og tar seg en kaffetår.

Familien Hansens middag står og putrer på komfyren. De kokte potetene er allerede skrellet og potetskallet ligger på et fat på komfyren.

I dørråpningen like ved komfyren venter 10-åringen Harald på husets sønn.

Harald er opplagt sulten for potetskallet får plutselig bein å gå på.

De kaffedrikkende madammene legger merke til at potetskallet faller i smak hos kjuugutten, og madammene smiler til hverandre og utbryter:

– «Ja! Ja!» «Gutter er Gutter» . . .

Etter en kort pause høres fra gangen:

– «Gutter 'e Gutter» . . .

– «Kjærringer 'e Kjærringer» . . . og

– «Rævholler 'e Rævholler» . . .



Øvind L. Søvik, Mjølkeråen

Jeg utfordrer Bengt Drageset til å føre stafetten videre.



MASSEKORSBÅND

VEGDIREKTORATET
BIBLIOTEKET
PB 6390 ETTERSTAD
Ø604 OSLO 6

RETURADRESSE:
Statens Vegvesen
Hordaland vegkontor
Postboks 3645
5033 Fyllingsdalen

