



VEGDIREKTORATET
15 MARS 1991
BIBLIOTEKET

VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN HORDALAND



NR. 1 - FEBRUAR/MARS 1991 - ÅRGANG 15



Nr. 1 - 1991
Årgang 15

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

Framsdebilete:
Bygging av snøskjerm på
Svandalsflona-nuten.
Sjå reportasje side 11.
(Foto: Geir Brekke).

Baksdebilete:
Høgt over bakken på
Brøstaneset. Utsikt frå toppen
av brutårnet. Sjå reportasje om
betongarbeidet på side 4-5.
(Foto: Erling Grønsdal).

Grafisk produksjon:
BTJ. W. Eides Trykkeri

Ettertrykk velkomne –
men oppgje kjelde!

Veg og landskap

Vegen skal tilpassast landskapet. Med stadig strengare standardkrav til vegen blir det ei utfordring å finna gode tilpassingar til terrenget. Dette er dagsaktuelle spørsmål for dei store bruene som dels er under bygging, dels under planlegging. Arkitektar er engasjerte for å finna ei god løysing på den endelege utforminga av Askøybrua. Likeeins har det i lengre tid vore arkitektar i arbeid med utkast til løysingar for dei ulike alternativa for Salhusbrua.

Salhusbruprosjektet har òg fått utarbeidd ein landskapsplan for tilførselsvegane. Denne er igjen utgangspunkt for eigne planteplanar for grøntanlegg og sideterreng langs desse vegstrekningane. Landskapsarkitekt skal òg sjå på utforming av kulvertar, murar, støyskjermar og bruer på tilførselsvegen. Statens vegvesen Hordaland er tidleg ute med denne planprosessen, slik at areala kan vera ferdig planta til bruopninga i 1994.

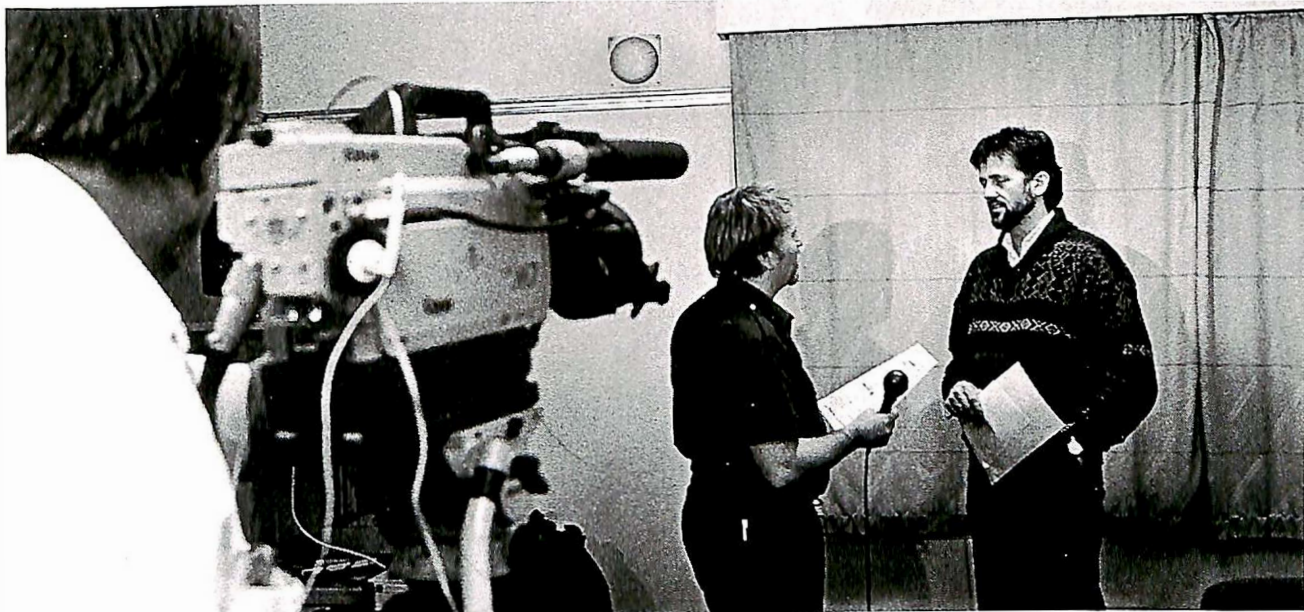
Landskapsplanlegging og landskapspleie er i det heile kome tyngre med i nye vegprosjekt i Hordaland dei siste åra. Reaksjonar frå trafikantar og lokale styresmakter tyder på at Statens vegvesen Hordaland her er på rett veg.

Geir Brekke

INNHALD

Betongarbeidet i rute på Askøybrua	4
Dreiging i ulykkestala	6
Studietur til lengste hengebrua i verda.....	8
Glede over Øyanevegen	10
Snøskjerm og dynamitt mot ras på Haukeli	11
Hardangerbrua billegare å drive enn ferje	14
Honnør for god innsats	15
Georg F. von Krogh takkar for seg	18
Med riksvegen som vendeteig.....	22

Populær medietrening



Kamera går! Klart til nytt TV-intervju med ein ansvarleg vegveseninformant, i dette tilfelle vegmeister Lars Øyre i Odda. Klar med mikrofonen: Ole Geir Herland, NRK/Dagsrevyen. Bak kamera t.v.: Erling Grønsdal.

Vegvesenet må på bana! Vi må bli flinkare til å marknadsføra oss! Vi må driva meir aktiv informasjon! Vi må på offensiven!

Formaningane og slagorda hagar over Statens vegvesen Hordaland. Leiarane har sett profilering på dagsorden, men nokre av seksjonane og avdelingane har alt kursa seg i den mest praktiske og tilgjengelege måten å driva informasjon på, nemlig gjennom massemedia. Medietrening er sett i verk. Denne vinteren har trafikkseksjonen på plan og to grupper frå vegstasjonane og vaktentralen vore på kurs. I fjor var leiarane i Biltilsynet gjennom eit tilsvarande opplegg. Informasjonstenesta ved Statens vegvesen Hordaland har regien på kursa.

Det har vore eit godt samarbeid med Bergens Tidende, der nyhetsredaktør Normann Kirkeeide, reportasjeleiar Arild Berg Karlsen og journalist Arne Hofseth har stilt opp med innlegg om

arbeidet i redaksjonen, og røysler frå kontakten med dei ulike avdelingane i Vegvesenet.

Intervjutrening

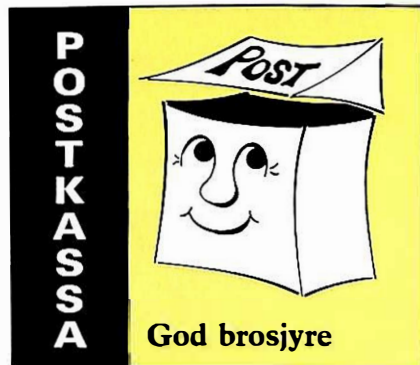
Dagsrevyreportar i Bergen, Ole Geir Herland, har gjeve gode råd om intervju i radio og TV, og deltakarane har ikkje minst fått prøvd seg i realistisk intervju-situasjon, med aktuelle spørsmål frå sitt fagfelt. På eitt av kursa var dåverande redaksjonssjef i NRK/Hordaland, Hans Wilhelm Gullestad, engasjert som fagmann på radiojournalistikk.

Informasjonstenesta har òg lagt inn ein eigen sekvens med praktiske råd for mediekontakt, med m.a. gruppearbeid på utforming av pressemelding om aktuelle saker.

Info stiller òg med eige videoutstyr, med Erling Grønsdal som kameramann.

Så langt har det vore positive tilbagemeldingar frå deltakarane. Det ideelle er samlingar med 10 personar, og ei kurslengde på halvannen dag, ein stad der deltakarane er samla også utanom kurs-tida.

For dei fleste er medietrening noko som må repeterast. Informasjonstenesta ved Statens vegvesen Hordaland kan òg medverka til kortare rep-øvingar på heimbane i eigenregi.



Jeg har relativt nylig hatt anledning til å titte gjennom brosjyren om Vestre innfartsåre og Askøybrua. Den satte meg i godt humør!

Vi har mange store prosjekter, men det er ikke ofte de blir presentert så smakfullt, men samtidig enkelt og oversiktlig!

Overbring mine gratulasjoner til de ansvarlige!

Plan- og anleggsavdelingen,
Vegdirektoratet
Erik Furuseth
plan- og anleggsdirektør



Byggeleder Terje Holstad, Statens vegvesen Hordaland og arbeidsleder Oddbjørn Abotnes, Selmer Anlegg A/S er fornøyd med lagarbeidet på brutårnet.

Betongkoloss med millimeterpresisjon

11 ukers byggetid på Brøstanes-tårnet

Nærmest som en ny «byport» rager tårnene til Askøybrua, på hver sin side av innseilingen til Bergen. Hele 152 meter over sjøflaten rager betongkjempene. Byggingen av brutårnene har gått smertefritt. Tempoet har vært høyt, og glidestøpingen har pågått med heldøgn drift. Sikkerheten har likevel gått foran alle andre hensyn. Det er med glede vi kan konstatere at det ikke har vært noen arbeidsulykker, sier Vegvesenets byggeleder for betongarbeidene, Terje Holstad.

Byggetiden for tårnet på Brøstaneset var 11 uker. Vi var heldige med været i de periodene selve støpingen pågikk, slik at betongen kunne transporteres til tårnet med byggekran. Bare under den siste

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (foto)



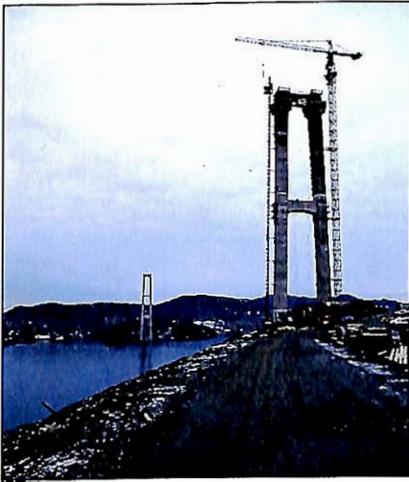
Kontrollingeniør Jomar Haktorsen måler betongkvalitet daglig mens støping pågår.

etappe med glidestøp fikk vi stormkast som satte stopper for kranfrakt av betong. Den alternative løsningen med å frakte massen opp med anleggshissen ble da benyttet, forteller Holstad.

Avvik på 20 millimeter

Det er gått med ikke mindre enn 2.800 kubikk betong til tårnet på bysiden. Armeringsmengden kommer opp i 680 tonn.

Tatt i betraktning de betydelige dimensjonene over tårnene til Nordens lengste hengebru, er det mildt sagt små toleransegrenser som gjelder. Bare for å kontrollere retningen på tårnet er det flere ganger daglig gjennomført laserstråle-målinger i alle hjørner. Rødt lys i målefeltet indikerer hvordan betongarbeiderne treffer etter hvert som tårnet reiser seg. Ved selvsyn kunne Veg i Vest på knappe 150 meters høyde konstatere en sentrumsblink, slik bare skytterkon-



Brutårnene vil fremstå som byport ved innseilingen til Bergen.

gen gjør etter. Laserstrålen lå med en lett vibrasjon midt i fokus.

Toleranseavviket for tårnet var på forhånd satt til 30 mm. Etter vel utført jobb kan det konstateres at avviket ligger innenfor ca. 20 millimeter.

Glideforskalingen flytter seg automatisk med 2 cm i hvert løft, når støping pågår. Med ca. 5 slike «byggeste» i timen kommer man opp i døgnproduksjon på 4 meter. Den største dagsproduksjonen var på 5,7 meter. Askøyfolk og andre observatører med brutårnet i sitt daglige panorama har således kunnet konstatere at tårnene har reist seg dag for dag.

Støpen har pågått kontinuerlig mellom hver rigel. Det vil si tverrbæreren mellom tårnføttene. På laveste rigel skal



Bjørn Morten Bruvik styrer betongtobben på plass på taket, 4 meter over selve støpeplattformen.

selve brubanen legges. Så kommer en mellomrigel mellom kjørebanelen og toppen på tårnet, der øverste rigel slutter sammen konstruksjonen.

Sjøsyrke

Under selve støpingen på Brøstaneset har vindforholdene stort sett vært gunstige. Men i perioder har det både på Storeklubben og bysiden vært ganske tøft å være brubygger. Ikke alle er like fortrolig med å utføre krevende oppgaver i stor høyde når «underlaget» beveger seg, slik det tidvis har gjort under sterk vind på begge sider av fjorden. Entreprenøren, Selmer Anlegg A/S, har også hatt betongoppdrag med sterkere bakkekontakt for Askøybru-prosjektet,



Armeringen bindes hele tiden i en halv meters forkant av betongstøpingen, etter hvert som tårnet reiser seg.

slik at muligheten for omplussing av medarbeiderne med periodisk høydeskrek har vært til stede.

På Brøstaneset ble det iallfall sagt at enkelte var blitt sjøsyrke da det blåste som hardest. Det vil si en vindstyrke på opp til 30 sekundmeter.

Betong via seksløper

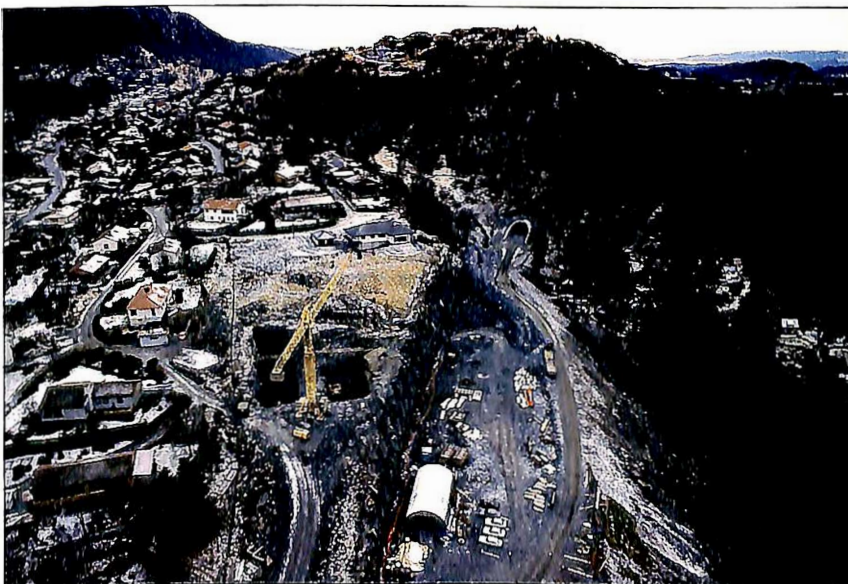
Det går unna når støping av brutårnet iverksettes. Betongbilene kjører i ett med masse, som raskt forflyttes over i betongtobben, tanken som benyttes til frakten opp i tårnet. Heisekranen svinger tanken over toppen på tårnet, der betongen styres ned i seks forskjellige rør, via trakten nederst på tobben. Dette skjer fra et tak som ligger 4 meter over støpenivået.

Mens betongen strømmer ned gjennom de seks løpene går en mann rundt med en vibratorstav, som sørger for at støpeprosessen blir optimal.

Mellom hver betongleveranse går det folk rundt plattformen og binder armeringsjernet i ca. en halv meters høyde over det nivået betongen til enhver tid befinner seg på.

Kontroll av betongkvalitet er viktig. For å sikre god oppfølging her har Statens vegvesen Hordaland, i tillegg til byggeleder, engasjert 5 kontrollingeniører. De foretar kontroll av betongen et par ganger daglig. F.eks. kan ing. Jomar Haktorsen observeres i ferd med å måle slump for støpeligheten av betongen, eller et mål på hvor bløt betongen er. Alle målinger viser at kvaliteten ved brutårnet på Brøstaneset ligger innenfor de krav byggherren stiller.

Byggeleder Terje Holstad gir da også klart uttrykk for at Vegvesenet er fornøyd med det resultatet som er oppnådd her.



Utsikt fra toppen av tårnet mot Olsviktunnelen. Den buformete vegfyllingen viser rasteplass med utsikt mot Nordens lengste hengebru.



Det var ein eksplosiv auke i talet på påkøyring bakfrå-ulykker i Hordaland i fjor. Her er eit typisk døme frå E68 i Kvam.

Fleire trafikkskadde i Hordaland?

Ein analyse av ulykkesutviklinga

AV JOHNNY SJÅSTAD OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

Statistisk sentralbyrå sine statistikkar over politirapporterte personskadeulykker viser at 1091 personar vart skadde i Hordaland i 1990, mot 972 i 1989. Altså ein auke på 119 trafikkskadde eller ca. 12%. Denne auken skjer etter fleire år med reduksjon i antal trafikkskadde.

Trafikkseksjonen på vegkontoret var allerede hausten 1990 klar over denne auken og antyda overfor Fylkestrafikk-sikringsutvalet at ein kunne forvente ca. 100 fleire politirapporterte personskader i 1990 enn i 1989.

Påkøyring bakfrå aukar sterkt

Utvalet fekk også orientering om ulykkesutviklinga for ymse ulykkestyper. Denne viste at kryssulykker, utforkøyringsulykker og fotgjengarulykker ikkje hadde auka samanlikna med tidlegare år, medan påkøyring bakfrå-ulykker viste ein nærmast «eksplosiv» auke. Trafikkseksjonen har ennå ikkje oversikt over fordelinga av alle politirapporterte personskadeulykker i 1990, men vi rek-

nar med at vi i fjor hadde 30–35% fleire påkøyring bakfrå-ulykker enn året før.

Kva er årsakene til denne auken?

I den seinare tid har media fokusert sterkt på «nakkeslengskader» og langtidsverknadene av desse. Dei fleste slike skader oppstår som følgje av påkøyrslar bakfrå. Mykje tyder på at denne fokuseringa har resultert i at fleire som vert utsette for slike ulykker melder frå til politiet. Det er altså i stor grad «mørke tal» som er kome fram i statistikkane. Mørke tal som er så store at dei kanskje utgjer heile den auken i antal trafikkskadde som vi no har registrert.

Vi legg til at også dei fleste andre fylke har registrert ein liknande auke i påkøyring bakfrå-ulykker.

Kampanje mot påkøyning bakfrå-ulykker



I påkøyringsrampen frå Gamle Nygårdsbro til E-68 skjer det ein del påkøyrslar bakfrå.

AV JOHNNY SJÅSTAD OG
EIRIK RØNVIK (foto)

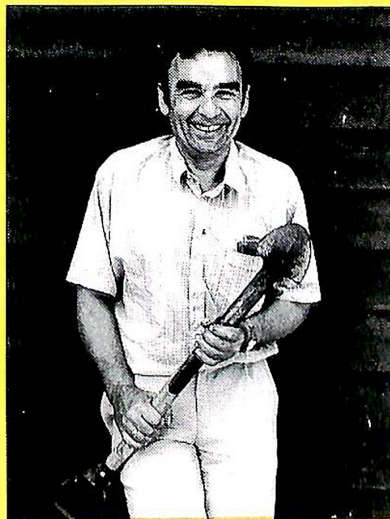
Vegsjefen tok i fjor initiativ til koordinering av ein kampanje for å få redusert talet på påkøyning bakfrå-ulykker. Statens vegvesen, Bergen politikammer og forsikrings-selskapet Vesta har planar om tiltak for å få redusert talet på desse ulykkene. Det vert no arbeid med å samordne desse tiltaka i form av ein felles aksjon.

Trafikkseksjonen på vegkontoret, som jobbar med analyse av ulykkespunkt, har også registrert eit auka tal av politirapporterte påkøyning bakfrå-ulykker. Av rapportane finn vi at dei fleste slike ulykker skjer der trafikken går ganske tett. Dei skjer ofte i tilknytning til påkøyringsramper og større kryssområde, som til dømes Gyldenpris, ved Puddefjordbrua i Bergen. Det er ofte svært vanskelig å setje i verk mindre trafikksikrings-tiltak for å få redusert desse ulykkene. Dette fordi hovedårsaka til at ulykkene skjer, ofte ikkje ligg i den fysiske utforminga, men at føraren var oppteken av

andre ting enn veg og trafikk på det tidspunktet ulykka skjedde. Fikling med kassettspeilar og mobiltelefon, og andre ting i bilen, er ofte oppgitt som årsaker til slike ulykker.

Vesta har registrert at det skjer mange ulykker ved påkøyringsramper. Eit eksempel på dette er rampen frå Gamle Nygårdsbro til E-68 i Bergen. Her skjer det «dagleg» påkøyringsulykker, fordi

bilførarane er meir opptekne av trafikken på hovudvegen enn bilar som står foran i køen. På dette punktet har imidlertid vegkontoret utarbeidd ein plan som innbeber at det vert etablert eit ekstra køyrefelt i hovudvegen, i forlenging av påkøyringsrampen. Dette vil gjere påkøyringa til E-68 lettare, og vi reknar med at det vil bidra til ein sterk reduksjon av påkøyning bakfrå-ulykker her.



Ressurs- utnyttinga er høg

Ressursane blir utnytta til det ytterste i Statens vegvesen Hordaland. Det gjeld både klede, maskiner og utstyr. Her er hovudtillitsmann Jens Tveit Aga med ein dokumentasjon på stoda. Han har denne kommentaren til saka: – Lat oss kalla ein spade for ein spade. Uansett! (Foto: Erling Grønsdal).

STUDIETUR TIL HUMBER BRIDGE:

Georg Bye-Pedersen hadde problemer med å omfavne kabelbunten på Humber bridge. (Foto: Gunnar Djuve).

AV GUNNAR DJUVE OG
GEORG BYE-PEDERSEN

Formålet med studieturen var å få klarlagt de forskjellige oppgaver, så som organisering, vedlikehold og kostnader med bruvedlikehold. Vårt opphold i England var i hovedsak rettet mot hvorledes engelskmennene taklet de store utfordringene med vedlikehold av sine store hengebruer, men også mot vedlikehold av bruer generelt.



Stengt for lastebiler en gang på 10 år

Vår tur gikk derfor til Humber Bridge. Med et hovedspenn på 1410 m, er denne brua foreløpig den lengste i verden. Til sammenlikning må vi summere hovedspennene både på Askøy- og Sotrabrua, og spe på med Alverstrømmen, for å få like stort spenn.

10 mill. i årlig vedlikehold

Vi ble tatt imot av Mr. Evans, inspektøren og nestkommanderende for brua.

I tillegg til et solid forebyggende vedlikehold var det en omfattende innsats på inspeksjon. Tilsammen hadde de en bevilgning på 1,77 mill. pund i 1989. Av dette gikk 47% til vedlikehold, altså ca. 10 mill. norske kroner.

Organiseringen og vedlikeholdet på brua virket meget imponerende. I tillegg til inspektører og administrasjonsfunksjonærer, hadde de en lav bemanning på 1–2 mann hele året. I sommersesongen ble denne bemanningen utvidet med 12–18 mann. Disse ble tatt inn på kontraktsforhold på timebasis. Dette ga en enkel måte å få ting utført på. Humber bridge vil bli malt hvert 7–8 år. Den har allerede fått sitt 1. nymalte strøk. Brua ble åpnet 17. juli 1981.

Park og informasjon

Like inntil brua var det laget til et stort parkanlegg med parkeringsplass. Her

var det informasjon for turistene om hvorledes brua ble bygget. En video av dette ble vist kontinuerlig hver dag. Ellers var det salg av souvenirer og den slags, i tillegg til kiosk/kafé.

Brua blir stengt for lastebiler hver gang vinden har en vindstyrke på 25 m/s eller mer på tvers av brua. Dette har kun skjedd en gang til nå.

The Department of Transport

Vår tur gikk videre til London, hvor vi nærmest hadde en turisttur til Tower Bridge. Denne gamle brua virket selv i dag som om den nesten var ny. Et arkitektonisk mesterverk for sin tid, og vel også den dag i dag. Brua har nå også sin funksjon som museum, og vi må vel si at dette gir penger i kassen, med alle de turister som var der.

Vårt møte med The Department of Transport var turens høydepunkt, faglig sett. Det var vel 50 ansatte på bruavdelingen. Vårt inntrykk var at den faglige standard var meget høy. For å bøte på de store problemene de hadde med saltinntrenging i betongbruen, skulle de starte et stort program med silanimpregnering av bruen. Dette for å hindre videre inntrenging av salter.

Det var stor mangel på ingeniører i England. Dette var så alvorlig at det bremsset gjennomføringen av deres 15-års program.

Ellers ble vi meget begeistret for deres kantine, med varme retter og smørbrød, og selvfølgelig pub og egen bar.

Severn Bridge

Turen gikk videre til Severn Bridge. Denne hengebrua går over elven Severn, som «skiller» England og Wales. Det var tydelig at dette var en eldre bru. Den ble bygget i 1966 og hadde i dag en organisasjon på 7 inspektører, 2 konstruktører og 36 medarbeidere. I tillegg ble det tatt inn 40 kontraktører i sommersesongen til maling. De var i gang med et vedlikeholds- og ombyggingsprogram til nærmere 600 mill. kroner.

Det viktigste for oss på vedlikeholdet ment de var lett tilkomst over alt og skikkelig kvalitetskontroll under byggingen.

På vei tilbake til Newcastle besøkte vi et lokalt vegkontor. Vi snakket en god del om forskjellige driftsformer. Under «Maggie» hadde man privatisert meste-parten av driften. Kanskje dette kunne vært et utgangspunkt for en ny studietur til England? Vi tror de som ville ha sett på dette, ville ha fått en like lærerik og interessant tur som vi fikk.

Ellers må vi få lov til å takke alle de som har bidratt til at vi har fått reise på denne turen. Vi har hatt en meget interessant studietur og lært mye.



Erling Brekke med postkassestativet ved Rv 550 på Digranes i Odda. (Foto: Geir Brekke).

Smarte produkt frå treningsverkstadane

AV GEIR BREKKE

Statens vegvesen Hordaland har teke i bruk ein nye type hus ved bommen på Rv 7 ved Leiro i Eidfjord. For å betre informasjonen i

samband med kolonnekøyring over Hardangervidda, er det bygt eit «spesialhus» for brosjyrar, der trafikantane kan trekkja ut eit eksemplar om gongen, medan restopplaget ligg trygt lagra i det solide skilderhuset, verna mot ver og vind. Det er Erling Brekke ved treningsverkstaden til Vegvesenet i Odda som har bygt huset, som er i same stil som andre vakre tømmerhus frå etaten.

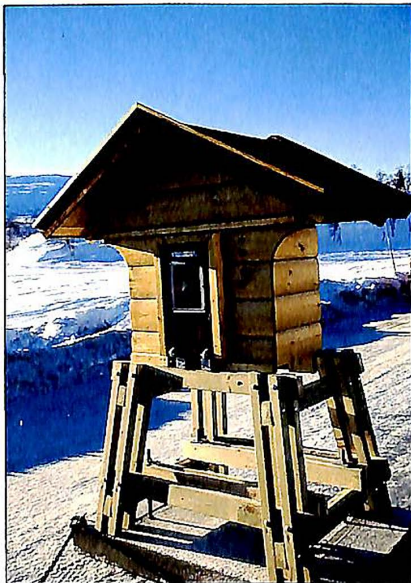
Treningsverkstaden til Statens vegvesen Hordaland på Eitheim i Odda har no vore i drift i eit halvt år. Verkstaden er bygt opp av eigne folk frå treningsverkstadane i Odda og på Toppe, og omfattar verkstadhall, kontor, treningsrom, matrom og sanitærrom.

Spesialprodukt

Produkta frå Odda er som ved dei andre treningsverkstadane, med vekt på leskur i tømmer, som stadig oftare er å sjå langs riks- og fylkesvegane i Hordaland.

Men i Odda har dei utvikla tømmerhusa vidare. Det starta i fjor, då det melde seg trong for eit nytt postkassestativ på Digranes i Odda, i samband med ombyggingsarbeid på Rv 550. Avd.ing.

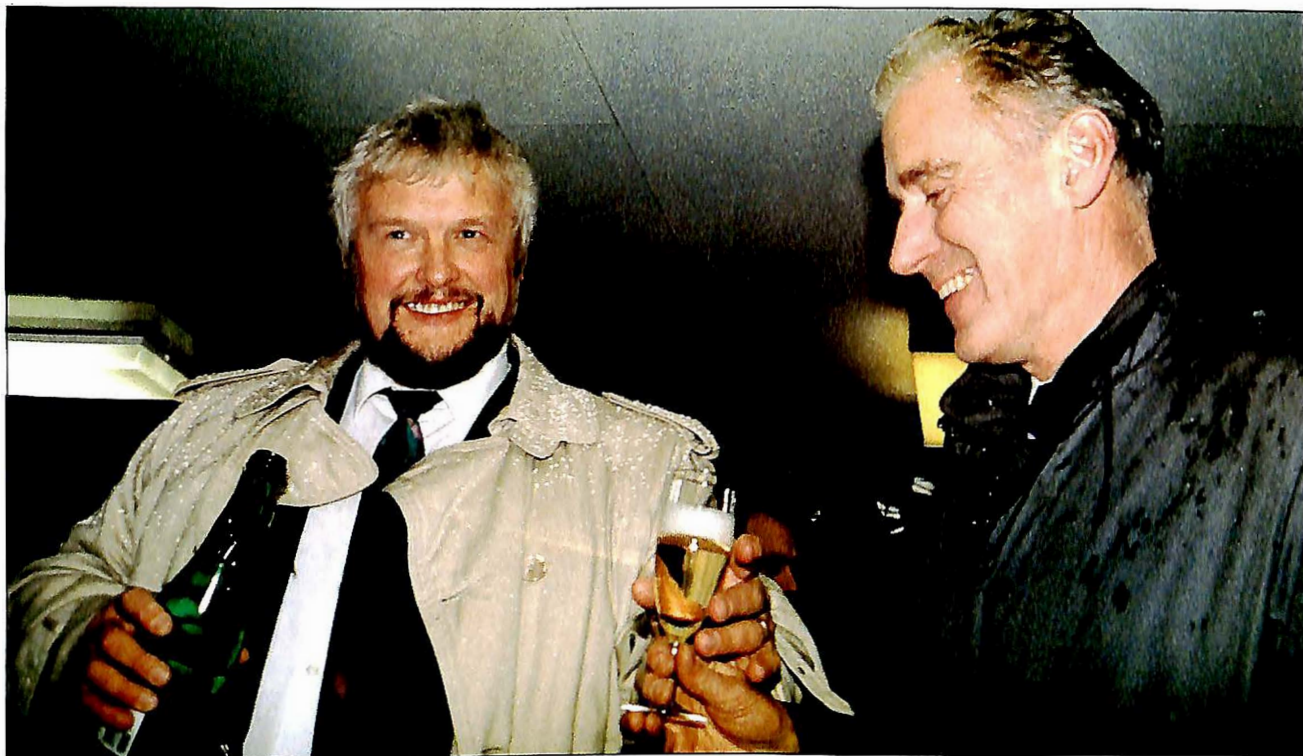
Eystein Knag ved anleggsavdelinga lurte på om treningsverkstaden kunne finna ei løysing på dette. Dei tilsette ved verkstaden tok imot utfordringa og lagde eit postkassestativ som du sjeldan ser make til. Vegvesenet har då òg fått varm takk frå oppsitarane for dette produktet.



Skilderhuset til Vegvesenet på Leiro, bygt serskild til brosjyrene om kolonnekøyring på Rv 7 over Hardangervidda. (Foto: Eirik Rønvik).



Erling Brekke og Gunnar Vintertun driv treningsverkstaden på Eitheim i Odda. (Foto: Geir Brekke).



Ordførar Knut Risnes i Austrheim serverte champagne på vegsjefen om bord i M/F «Fedje» på første turen frå Sævrøy.

Korksalutt for Øyanevegen

AV GEIR BREKKE

Nordhordlendingane lot gleda strøyma fritt då Øyanevegen blei offisielt opna. Noko overraskande stilte dei sindige Kr.F.-ordførarane frå vertskommunane Austrheim og Fedje opp med ei stor kasse sprudlande champagne, som dei raust serverte vegfolk, politikarar, presse og andre impliserte under den historiske overfarten mellom Sævrøy og Fedje. Rett nok kommenterte kjennarar av edle varer at drykken var fri for vitaminar. Likevel var stemninga høg då festlyden landa trygt på Fedje, og sessa seg til laks og gode ord i Fiskarheimen.

Austrheim set store vonar til Øyanevegen, eller Rv. 568, som vegen blir registrert som, fram til ferjekaien. Det er alt teikn som tyder på at folketalet på Øyane kan ta seg opp att når dei snart får veg fram. Vegvesenet ligg iallfall godt i rute med sin del av det vidare vegprosjektet. Folk på nordaustre delen av Sævrøy kan køyra bil heilt heim innan 1. mai i år. Arbeidet med bygging av vegarm til busetnaden på Sævrøy har gått radig unna i vinter, slik som bygging av vegen mellom Rebnor og Sævrøy ferjekai. Vegsjefen hadde iallfall ikkje trudd at ein skulle kunne opna det nye ferjesambandet så snøgt som resultatet blei.

Ikkje noko ferjeavløysingsprosjekt på gang

Under opningsfesten på Fiskarheimen fekk vegsjef Martinsen kommunale blo-

mar for innsatsen med vegen, og kvitterte med å gje ros til planavdelinga for godt og hurtig arbeid, og til anleggsfolket, med Trygve Berge som «bas», for vel utført jobb.

Samtlege Fedje-ordførarar, sidan kommunen frigjorde seg frå Austrheim 1. juli 1947, var med på den store dagen for øya. Oskar Tangen, Karl Storhaug, Erling Walderhaug og noverande ordførar Ove Villanger, dei var der alle. Walderhaug styrde kommunen då dei lukkelege vedtaka blei losa i hamn. Storhaug er no kommunekasserar, og sa seg glad for å få leva i keisar Josef si velmaktstid.

BNR-sjefen var og ein glad mann under opningsfesten. Ikkje minst av di han hadde fått lovnad frå vegsjefen om at Fedje ikkje ville få ferjefritt samband, så lenge Martinsen hadde eit ord med i laget.



Stengene er festa, og montering av sjølve skjermdelane er i gang på Svandalsflonanuten.

Snøskjerm og sprengstoff mot ras ved Svandalsflona

Statens vegvesen Hordaland utvider rassikringa ved E 76 forbi Svandalsflona. Odda vegstasjon engasjerte 10 mann til å reisa ein 130 meter lang og 5 meter høg snøskjerm på fjelltoppen aust for vegen, før dei store snømengdene kom på førjulsvinteren. I tillegg skal det før neste vinter leggjast ut sprengstoff med kabelstyrt tenning i fjellsida aust for fonnoverbygget ved Svandalsflona. Det er og aktuelt å forsterka ledevollen aust for rasoverbygget. Ein kontroll av snøskjermen seinare i vinter synte at den har greid seg godt mot vør og vind.

Delane til snøskjermen er bygd ved treningsverkstaden på Voss, og skjermen er konstruert slik at den skal vera 55 prosent tett.

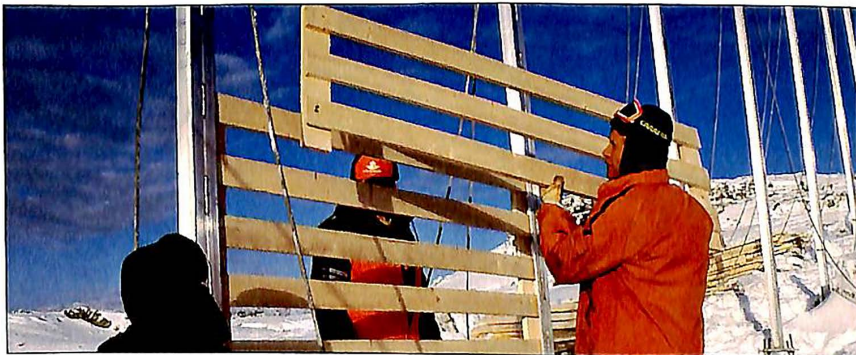
AV GEIR BREKKE (tekst og foto)

Dei har såleis gjort eit solid stykke arbeid, dei som produserte skjermen, Vegvesenet sin eigen treningsverkstad på Voss. Stor innsats synte og mannskapa til vedlikehaldsområde R 5 i Odda, som fekk skjermen på plass, trass i snøkave og kraftig vind den siste arbeidsdagen.

Statens vegvesen Hordaland har hatt til-

høva ved Svandalsflona under stadig oppsikt. Det 200 meter lange rasoverbygget dekkjer ikkje heile den rasutsette strekninga. Ledevollane i bae ender av overbygget tek heller ikkje alt som kjem av snøskred. Vinteren 1989-90 var E 76 tilsaman stengt i 262 timar. Av dette skuldast 2.5 timar — eller 0,9 prosent — rydding av snøskred.

Den sikraste løysinga mot rassa ved Svandalsflona er forlenging av rasover-





Materialane til snøskjermen blei løfta til fjells med helikopter.

metodar som kan takast i bruk for å redusera skredfaren ved Svandalsflona. Konklusjonen frå NGI er ein «tretrinns-rakett», med sprengladningar, snøskjerm og utbygging av austre ledevollen.

Sprengstoffmetoden har Statens vegvesen Hordaland sidan vinteren 1987 brukt ved Peparsteinen, lenger aust på E 76. Vi har gode røynsler med desse tiltaka der, opplyser overing. Olav Lundstad ved vedlikehaldsavdelinga.

Statens vegvesen Sogn og Fjordane har tilsvarande gode røynsler med «snøsprenging» i Grasdalen, ved Rv. 15 over Strynefjellet.

Under ei synfaring i det aktuelle området ved Svandalsflona sist haust blei det merka 5 stader for plassering av sprengstoff, og eventuell line for framføring av kabel ned mot vegen, der sprenginga skal iverksetjast.

NGI rår vidare til at det blir bygd ein snøskjerm på 130 meters lengde på toppen av den kring 1.200 meter høge Svandalsflonanuten. Føremålet med skjermen, som står noko skrått på tvers av vegretninga, er å redusera snømengdene i fjellsida vest for rasoverbygget. Siktemålet er å hindra oppbygging av snøskavlar som kan løysa ut skred ned mot E 76.

Statens vegvesen Hordaland handla hurtig, og fekk gjennom eit skikkeleg lagarbeid utført dette tiltaket i løpet av nokre hektiske veker seinhaustes 1990. Etter synfaring og oppmåling i terrenget, fekk treningsverkstaden på Voss oppdraget med å produsera snøskjermene. Vintersola skein då helikopteret løfta utstyret på plass 21. november, etter at Vegvesenet sjølv sto for transporten frå Voss til parkeringsplassen mellom Svandalsflonatunnelen og Midtlæger.

Tøff jobb

Dagen etter snudde vêret, med snøbyger og sterk vind. Arbeidet blei likevel fullført, men mannskapa fekk ein hard tårn, med trakking opp og ned frå bratte fjellet i djup og tung nysnø, i sterk kulde. Det var Odda vegstasjon som sto for montering av skjermen, og ti mann frå vedlikehald- og anleggsavdelinga i indre delen av fylket var med.

Skjermen er 5 meter høg, har ei bakkeklaring på 1 meter i botn, og ein teitleik på 55 prosent. Siktemålet er at skjermen skal samle store snømengder, særleg ved vind frå nordvest, som statistisk sett pregar verstoda i området på etervinteren. Dersom skjermen fungerer

bygget, med 100 meter vestover og 300 meter austover frå bygninga. Kostnaden med dette er på over 200 mill. kr. Dersom det ikkje kan skaffast ekstramidlar til dette må prosjektet finansierast innan investeringsramma for riksvegprosjekt i Hordaland, og tiltaket må tevla med andre rassikringsprosjekt.

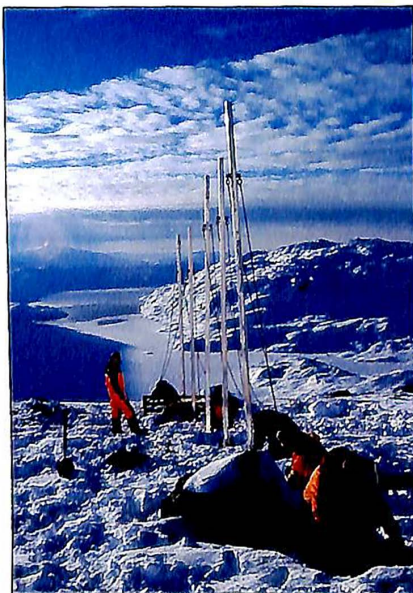
Statens vegvesen Hordaland meiner difor at det rette må vera å gjennomføre ein rimelegare form for rassikring. Grunnlaget for å gjennomføra effektive tiltak er lagt i ein rasanalyse for perioden 1975-1988. Det er tidlegare vegsjef Rasmus G. Værn i Sogn og Fjordane som har utført analysen. I denne 13-årsperioden er det i alt registrert 38 skred. Betre registreringsrutiner er truleg årsaka til at det er notert 27 ras dei siste 5 åra i perioden. I desse åra fortel analysen at dei fleste skreda kjem ca. 100 meter aust for overbygget, i ei breidde på kring 200 meter langs E 76 vidare austover. Dei fleste av desse skreda blir løyste ut i eit fjellheng kring 100 meter oppe i fjellsida, nord for vegen.

Vest for rasoverbygget har det gått citt skred etter at ledevollane blei bygde. Dette raset kjem frå ei snøfonn som blir bygd opp av vestlege vindar.

Odda vegstasjon hadde engasjert ti mann frå eigne rekkjer til montering av snøskjermen på fjelltoppen.

Dei fleste skreda har ført til at E 76 har vore stengt i periodar på frå eit kvarter til ein time. Men det har og vore tilfelle av meir langvarig vegstenging, på opptil 5-10 timar.

På bakgrunn av denne skredanalysen har Statens vegvesen Hordaland engasjert siv.ing. Harald Norem ved Norges Geologiske Institutt til å vurdere kva for



som den er tiltenkt vil det bli ei redusert oppsamling av snø i det skredfarlege området.

Hausten 1986 bygde Statens vegvesen Hordaland ein 90 meter lang ledevoll ved austre enden av rasoverbygget i Svandalsflona. Første delen av vinteren fungerer denne vollen tilfredsstillande. Men seint på vinteren blir vestre sida av vollen gjerne fylt med drivsnø og skredsnø, noko som svekkjer effekten av vollen. Det kan då vera fare for at skred kan flyta over vollen, og ned mot vegen.

NGI gjer difor framlegg om å styrka denne ledevollen, ved å auka høgda med kring 2 meter, samt å forlenga vollen høgare opp i fjellsida.

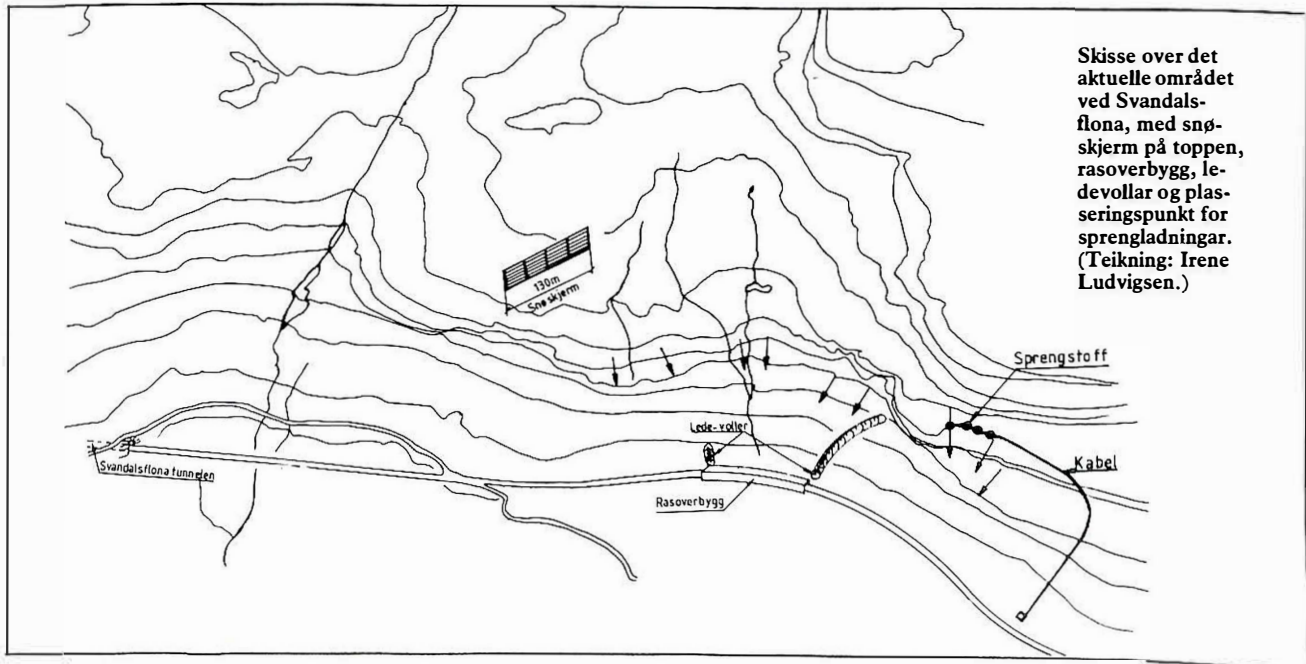
Ved den vesle ledevollen vest for rasoverbygget gjer NGI ikkje framlegg om nye tiltak.



Tor Rønhovde (t.v.) og Johan Sandal frå vedlikehaldsområde R 5 leia arbeidet med montering av snøskjermen.



Oversikt over E 76 ved rasoverbygget i Svandalsflona, slik det tek seg ut frå helikopter, sett i austleg retning mot Midtlæger (øvt til høgre på biletet). Snøskjermen skal hindra ras vest for overbygninga, i framgrunnen på biletet. Det er vidare planar om utbygging av ledevollen som vi ser skuggen av opp frå austenden av rasoverbygget. I fjellsida 100 meter aust for rasoverbygget er det planar om å leggja ut sprengladningar til å skyta ned ras frå neste haust.



Skisse over det aktuelle området ved Svandalsflona, med snøskjerm på toppen, rasoverbygg, ledevollar og plasseringspunkt for sprengladningar. (Teikning: Irene Ludvigsen.)

Ti gongar dyrare med ferje enn bru over Hardangerfjorden

Driftskostnadene ved eit tidsmessig ferjesamband på strekninga Bruravik—Brimnes vil vera ti gongar høgare enn gjennomsnittlege årlege vedlikehaldskostnader for Hardangerbrua, seier vegsjef Josef Martinsen. Han har føreteke ei samanlikning mellom brua på den eine sida, og nye ferjer, nye tenlege ferjeterminalar, hyppige ferjeavgangar og lite køståing på båe sider av fjorden. Rekneeksemplet med slike føresetnader viser klart at drifta av ei hengebru mellom Bu og Vallavik blir langt rimelegare enn å satsa på eit oppgradert ferjetilbod i framtida.

Martinsen tek utgangspunkt i dei sist kontraherte ferjene til HSD og FSF, og avgangar kvart 15. minutt i rushtida. Det krev 3 ferjer på strekninga Bruravik—Brimnes. Med utgangspunkt i dei nemnde kontraheringane gjev dette høveleg kapasitet i sommarhalvåret.

Ferjeinvestering på 300 mill.

Utgangspunktet er ein kostnad på bygging av ny ferje på 85 mill. kr., altså ei samla ferjeinvestering på 255 mill. kr. Dessutan trengst det nye ferjekaier på båe sider av fjorden, og eksisterande kaier må byggast om. Kostnaden med dette ligg på kring 50 mill. kr. Framhal-dande ferjedrift kostar såleis over 300 mill. kr.

Kapital- og driftsutgifter på ei slik ferje vil liggje på over 25 mill. kr. pr. år. Sjølv om ei av ferjene blir teke ut av sambandet i delar av året vil ferjekostnaden liggje i storleiken 70 mill. kr. pr. år. Avskrivning og vedlikehald av ferjeteminalane kjem i tillegg, med kring 10 årlege millionar. Årlege ferjekostnader blir såleis 80 mill. kr.

Reine driftskostnader vil liggje på kring 12 mill. kr. i året. Med tre sommarferjer og to i vinterdrift vil reine driftskostnader såleis vere 30 mill. kr. I tillegg kjem vedlikehald av ferjekaiene, seier Josef Martinsen.



Ferjedriftsalternativet Bruravik—Brimnes blir 10 gongar dyrare i drift enn Hardangerbrua, basert på nytt ferjemateriell, nye kaier og hyppige avgangar.

Til samanlikning vil gjennomsnittlege årlege vedlikehaldskostnader for Hardangerbrua vere 3 mill. kr.

Ferjene blir avleggs — ikkje brua

— Med nye ferjer kan ein vel vente med å byggje, samstundes som Hardangerbrua vil gje høge renteutgifter dei første åra?

— Det er rett. Men ein må òg vurdere eit fast vegsamband på lengre sikt. Hengebrua vil vere fullt tenleg etter 50 år, medan ei ferje vil vere avleggs på halve tida. Og vi må aldri gløyme fordelene med eit fast vegsamband i høve til framhald i ferjedrift. I kvalitet kan eit ferjetilbod aldri konkurrere med eit fast vegsamband.

Sotra forbi Askøy etter brusamband

— Kan dette dokumenterast?

— Vi er så heldige i Hordaland at vi har to område som let seg samanlikne. Eg tenkjer på Askøy på den eine sida og Sotra og Øygarden på den andre sida.

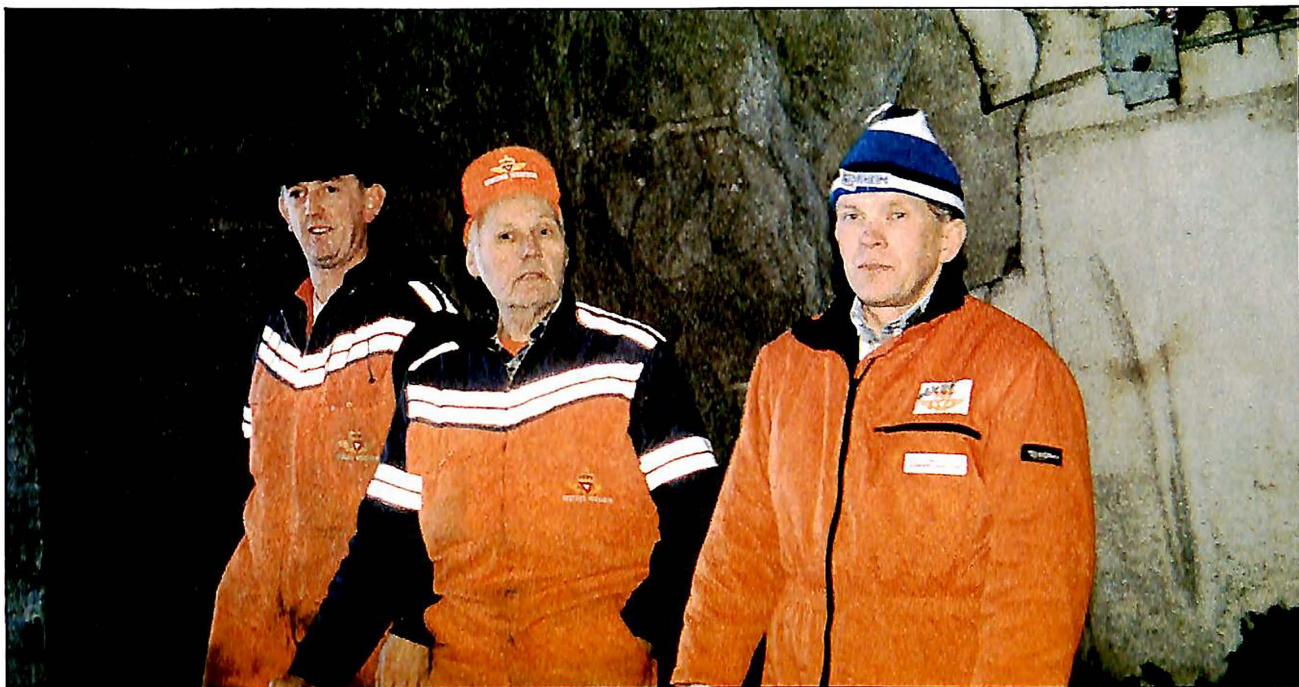
Askøyfolk har hatt det beste ferjesambandet i fylket når det gjeld både kapasitet og frekvens.

Lat oss sjå på folketalsutviklinga i dei to områda. I 1965 hadde Askøy 12.671 ibuarar, medan Sotra-området hadde 12.264. Askøy hadde ein folketalsvekst på 14 prosent fram til 1971, medan folketallet i dei andre kommunane berre auka med 3.9 prosent.

I perioden frå 1971 til 1989 auka folketallet på Askøy med knapt 30 prosent, medan auken i Sotra-området i same perioden var heile 75,7 prosent.

Sotra blei landfast med Bergenshalvøya i 1971, og den positive folketalsutviklinga etter at Sotrabrua kom, viser like godt att i inntekt pr. ibuar for dei to områda. Veksten har gått mykje sterkare i Sotra/Øygarden, som passerte Askøy i innkome pr. ibuar i 1987.

Same utviklinga finn vi att i trafikktviklinga. Sotrabrua, som blei bygd med ein tredel statlege midlar, og bompengennkrevjing i 12 år, blei ein suksess.



Tre firededelar av gjengen som utførte den premierte jobben. Frå venstre: Trygve Eiken, Arne J. Hereid og Gunnar Samland. Olav B. Aga var ikkje til stades.

Pris for serskilt god innsats i R5

AV GEIR BREKKE

For første gong i Hordaland er det delt ut eigen pris for serskilt god innsats i vegvedlikehaldet. Det er R5, Odda vegstasjon, som er først ute, og prisen går til dei fem karane som sto for arbeidet med støyping av tunnelportalar i Måbødalen. Arbeidet blei utført på nattskift i fellesferien i fjor. Prisen er ein studietur til eit anna fylke, og drøftingar med kolleger der.

Bakgrunnen for at slik ekstrahonnør er teke i bruk er gjennomgangen av drifts-rutinar i vedlikehaldet i samband med innføring av målstyring. Auka effektivitet gjennom betre motivasjon er tankar som ligg til grunn for prisen. Vegmeister Lars Øyre seier til Veg i Vest at innsatsen og oppgåveløysinga har vore god på mange område siste året. Det er difor inga lett oppgåve å føreta tildelinga.

Vilkår

Det er sett opp ulike vilkår som kan gje grunnlag for tildeling av prisen. Utanom serskilt god innsats, er det nemnt eit

spesielt utført tiltak, betring av arbeidsmiljøet, større yting enn forventa, utvikling og bruk av nye arbeidsmetodar eller reiskap, og til slutt god profilering av etaten, ved å syna at Vegvesenet er på bana.

Tildelinga gjekk i år til ein arbeidsgjeng som utførte eit viktig arbeid med kort frist, under spesielle tilhøve. Prisen skal kunne gå til einskildpersonar, eit arbeidslag eller ein anna i etaten som har ytt noko særskilt.

Vinnarane av første prisen er Arne J. Hereid, Olav B. Aga, Trygve Eiken og

Gunnar Samland, med oppsynsmann Hans Myraturun som ansvarleg leiar.

Minuttproduksjon på 1.20 m

Jobben gjekk ut på støyping av til saman 247,5 m med betongrekkverk i ei høgde på 80 cm, til sikring av portalane i alle dei fire tunnelane på Rv. 7 i Måbødalen. Det aller meste av dette blei utført med maskinforskaling, som blei nytta for første gong i Hordaland. Her gjekk det unna med høgt tempo dei nettene arbeidet heldt på. Vi var oppe i ein produksjon på 1.20 m pr. minutt, fortel Arne J. Hereid til Veg i Vest.

Arbeidet pågjekk stort sett mellom kl. 19.00 og 9.00, for å leggja minst mogleg hindringar for trafikken. Det var i tjukaste ferietida at sikringsarbeidet blei fullført, og mannskapa fekk eit levande inntrykk av m.a. turistferdsla i området.

Vannsikringsplatene som Vegvesenet hadde lagra i området blei m.a. brukte til å byggja seg «feriehus», og populært var det også å overnatta på dei overbygde rasteplassane ved Måbøvatnet og Dalberg.

Vogntog med slitne bremsar er òg noko ein får inntrykk av når ein arbeider i tunnelane nattetid. Somme tider kjende vi lukta av bilane før vi såg dei, seier Trygve Eiken.



Oppsynsmann Hans Myraturun leia den premierte jobben i Måbødalen.

«Ekstraingeniøren» går fra borde

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

– Det var ikke så lett for et dannet og velutdannet oslomenneske å komme til orde blant garvede havstriler. Vegarbeideren som så å si kom rett fra «sjydn», snakket hele tiden som om han var ute i stiv kuling. Et stakkars papirmenneske som skulle være arbeidsleder for slike karer, var dømt til å møte visse overgangsvansker. Det var med stort besvær jeg fikk sagt det aller nødvendigste den første tiden.

Det er Georg Fredrik von Krogh som beretter om sine første oppdrag som ung ingeniør for Statens vegvesen i Hordaland før krigen. Han ble ført glad i den jordnære vegarbeideren, med lærdom og visdom fra havet og åkeren. Oslogutten slo røtter i Hordaland, ble siden den første rene vegplanleggeren og senere den første plansjefen på vegkontoret. Han gikk av med pensjon i 1983, men har siden vært i full aktivitet som menig planlegger.

For folk som ynder strabasiøst arbeid

– Hvordan havnet du egentlig i Vegvesenet?

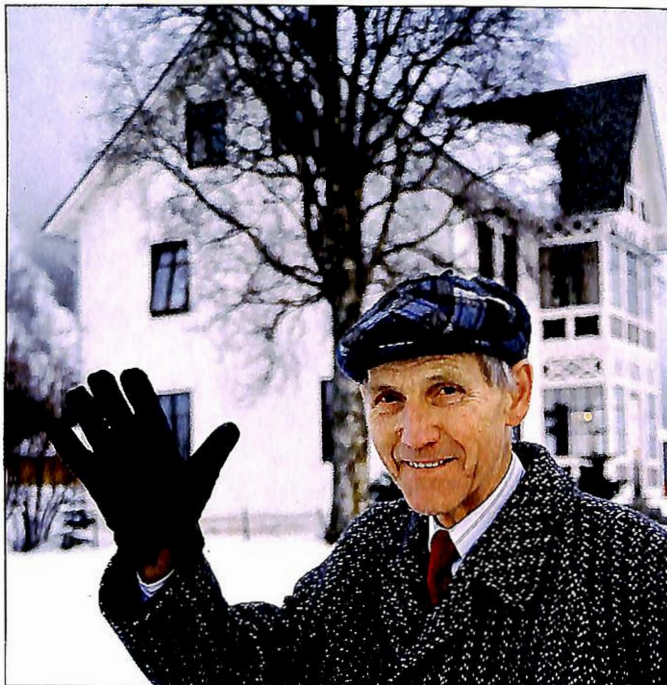
– Jeg så et oppslag i aulaaen på NTH i Trondheim. Med store bokstaver ble det proklamert at man søkte etter unge sivilingeniører «... for folk som ynder strabasiøst arbeid. Statens vegvesen», sto det.

Den unge fagmannen lot seg friste av denne enestående annonsen. Karrieren startet i Vestfold, der han ble ansatt som ekstraingeniør, og kunne heve den fysiske gasje av kr 303,70 pr. måned. Jeg syntes det var fantastisk, sier von Krogh til Veg i Vest.

Første oppdrag på Hundvåkøy

– Men så ble du «headhuntet» til Hordaland?

– Utfordringene for en vegbygger var da som nå større her vest. Jeg husker godt første oppdraget jeg fikk av avd. ing. Løven, en traust vossing. Han ba



Takk for meg! Georg Fredrik von Krogh avslutter en lang arbeidsdag ved Statens vegvesen Hordaland til påske.

meg dra til Torangsavåg på Hundvåkøy i Austevoll.

– Du må reisa ut og stikke veg åt dei, sa han, og dro opp en lapp fra lommen, der han hadde tegnet en strek mellom to punkter.

Jeg syntes arbeidsgrunnlaget lå noe tilbake å ønske, og spurte om en mer presis fremstilling av oppdraget.

– Dy lyt halda deg opp mot reset, så får vi fylla opp mot hølo, sa Løven. Og da var det bare å reise til Hundvåkøy og gjøre jobben.



Røykeløven gjelder ikke på befaring!

God retningsans

Når du var ute i felten og arbeidet var det vanlig at du tok inn privat, gjerne hos kolleger i Vegvesenet. Med erfaring fra fiskebåten som ballast hadde karene halve Nordsjøen i røsten da de la ut.

– Vi satt og spiste kveldsmat hos en av disse havets sønner, og jeg hadde problemer med å finne syltetøyskålen, på et ellers veldekket kjøkkenbord. Jeg tillot meg å spørre min ærede kollega om han hadde sett noe til det nevnte pålegg.

– Da stende dar, svarte han, uten å se opp fra brødskiven.

– Hvorhen da, spurte jeg igjen.

– Da stende nord om osten! lød det klart og konsist fra motsatt bordende.

Kostnadsbevissthet på kontoret

– Men som planlegger måtte du vel innom vegkontoret også en gang iblant?

– Dette var lenge før vi fikk funksjonsdeling i Vegvesenet. Planlegging og anleggsvirksomhet gikk hånd i hånd.

– Og på vegkontoret styrte ingeniørene som de selv ville, uten hensyn til havstriler og andre sterke personligheter i utedriften?

– Vi hadde da en kontorsjef, med en

utstrakt sans for kostnadskontroll. Jeg husker at det meldte seg et behov for viskelær på mitt arbeidsbord, og jeg reiste dette som et velbegrunnet krav overfor kontorsjefen.

— Han så noe betenkt ut med det samme, hvorpå han hentet fram et stykke viskelær fra sin skuff, tok fram lommekniven, og delte lærstykket i to like store deler. Jeg fikk den ene halvparten.

Nå må det innrømmes at jeg allerede den gangen, på slutten av 30-tallet, stundom hadde visse problemer med å holde orden på alle mine saker. Etter 14 dager meldte det seg derfor på nytt et behov for den samme redskapen, og en ny forespørsel ble rettet til kontorsjefen.

Han ble meget oppbrakt:

— Hva, De var jo her og fikk viskelær for 14 dager siden. Kommer De nå igjen?

Alternativ ansettelsestest nordpå

Georg Fredrik von Krogh har stort sett vært trofast mot Statens vegvesen Hordaland siden han kom hit på slutten av 1930-tallet. Men halvannet års avbrekk som ingeniør ved Vegvesenet i Nordland fikk han også med seg.

Det hadde seg blant annet slik at von Krogh fikk besøk av selveste kjempen Samson. Dette var en slugger som var viden kjent for sine enorme krefter, der han reiste rundt på markedsplasser og bøyde 5-øringer med jekslene eller dro jernbanevogn etter tau som han festet i munnen.

Han var sterk i armene og, og hadde funnet ut at han var rette mannen for Vegvesenet, banket på døren til von Krogh og ville ha ansettelse på flekken.

— Joda, jeg måtte jo innrømme at jeg var imponert over kreftene hans, som jeg selv hadde fått rikelig demonstrert på stevneplassen dagen før. Han kunne sikkert gjøre god nytte for seg i anleggsdriften, tenkte jeg.

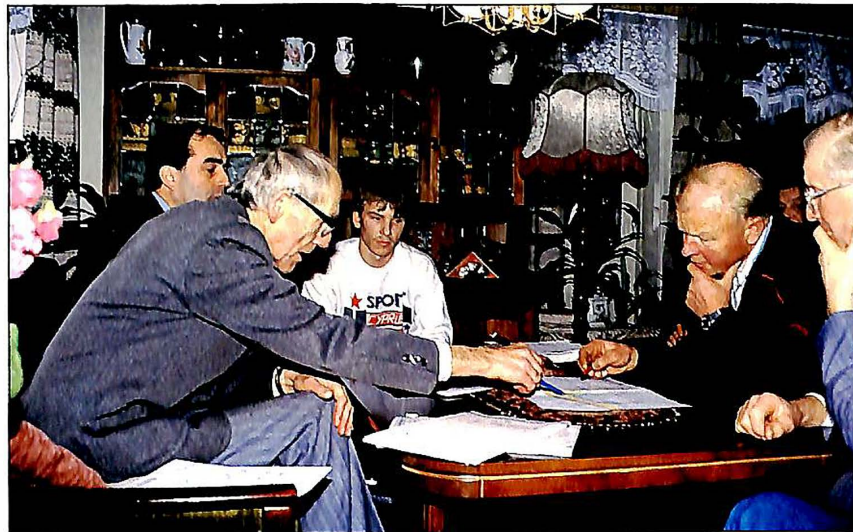
Dette var før intervjuet var innført i ansettelsesprosessen i Statens vegvesen. Men søkeren ville likevel vise sine ferdigheter for sin påkommende sjef. Han ba derfor bestemt om at von Krogh beholdt skoene på og foretok hoppende bevegelser oppå magen hans, mens kjempen lå på rygg på gulvet. Ingeniøren hadde igrunnen svært liten lyst til en slik manøvrer, men stilt overfor en såpass velutstyrt herremann fant han det best, noe nølende, å etterkomme oppfordringen.

Etter å ha hoppet stadig kraftigere, den gode Samson ba om sprang på opp til en halv meters høyde, så plutselig von Krogh at det sto et forskrekket kvinnemenneske og så på bevegelsene, på vegen rett utenfor vinduet.

Også på den tiden var Vegvesenet omstridd blant almuen. Jeg så med skrekk for meg førstesideoppslaget i lokalavisen. «Nå slår de til og med folk ned og tramper på dem på vegkontoret». Jeg avsluttet derfor styrkeprøven, og ansatte Samson på stedet, sier von Krogh.

Planavdeling på halvannen person

— Når fikk vi egen planavdeling ved Statens vegvesen Hordaland?



Vegplanlegger von Krogh i sitt ess, saklig argumenterende for de ulike alternativer. Her i et grunneiermøte på Tvinde i Voss, sammen med distriktsleder Arnfinn Ansok (t.v.).

— Avdeling og avdeling, fru Blom. Funksjonsdelingen trådte i kraft fra 1962, men med bare halvannen stilling var det ikke så mye vi fikk utrettet, med hele fylket som arbeidsfelt.

— Hvordan foregikk prioriteringen?

— Vi tok de oppgavene vi hadde mest lyst på. De andre fikk vente litt.

— Vi formoder at du la hele din kropp og sjel i oppgaven. Men hvem var den halve personen?

— Jeg delte Sigurd Sørtveit med «Argentina»-Olsen, som ledet anleggsavdelingen (økenavnet hadde han etter et 12 års opphold på steppene i Sør-Amerika). — Dere dro i hver ende av Sørtveit, da?

— Omtrent slik ja. Vi hadde glede av ham hver vår uke. Jeg minnes en tirsdag etter påske, jeg hadde arbeidsopplegget klappet og klart.

— Nei, nå har du hatt din uke, sa Olsen.

Men når ikke anleggsavdelingen la kjepper i hjulene for planavdelingen, fikk karene von Krogh og Sørtveit utført atskilling med planoppdrag over det ganske fylke. Ikke minst fikk mange nye fergekaier sin utforming.

Det blir forresten fortalt om en spesi-

ell episode da de som vanlig var ute på oppdrag sammen i von Kroghs bil. Det var i Fusa, det var vår, og plansjefen var som vanlig betatt av naturens underverk. Denne gangen må han ha vært særlig engasjert. Da returen til Bergen ble foretatt viste det seg nemlig at Sørtveit ble gjenglemte ute i felten.

— Etter at bygningsloven kom i 1963 søkte staben av planleggere gradvis videre utover på 60-tallet. Men den siste

tiden planavdelingen holdt til i Sandviken, i 1972, skjøtt nyansettelsene virkelig fart. Da var det nok at vi antydte behovet for flere folk, stillingene kom før vi fikk sukk for oss. Anleggsavdelingen rev planene ut av hendene våre.

— En viss utvikling har det vel også vært blant vegens naboer. Hva er hovedforskjellen på et grunneiermøte før og nå?

— Jordlappene hadde større betydning før, samtidig som ingeniørene fra vegkontoret innga en viss respekt i kraft av sitt ikke alltid like tilgjengelige fagspråk. Men temperamentet kunne være sterkt nok stundom. Likevel: Vi var populære ute i distriktene. Vi skaffet veg til vegløse.

Rikere prosess

Nå er det lovkyndige mennesker vi møter når nye planer fremlegges. Støy er blitt et sentralt problem. Folk argumenterer saklig for sine standpunkter, og har gjerne også teknisk innsikt. Jeg vil si at planprosessen på mange måter er blitt rikere. Vegvesenet blir tilført viktige korrigeringer, som kan gi bedre løsninger, totalt sett.

Forts. side 21.

Lat sløkkeapparata stå!

— Lat brannsløkkingsapparata i tunnelane få stå i fred! Dei må vera på plass i påkommande tilfelle, når uhellet er ute, seier Malvin Minde til Veg i Vest. Han har oppgåva med ettersyn og eventuell oppfylling av alle dei kring 1100 apparata til Statens vegvesen Hordaland. Dei aller fleste står trygt innomhus på vegkontor, brakker, biltilsynsstasjonar, verkstader og vegstasjonar fylket rundt. Men dei nærare 300 som er plassert i tunnelar viser seg å vera utsette for tjuveri.

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

Det gjekk berre 14 dagar frå montering til heile 10 av dei 16 apparata i Vallaviktunnelen blei stolne. Av dei 30 apparata i Fløyfjellstunnelane har tjuvar på det meste plukka med seg 12 i slengen.

Det blinka i instrumentarmen på Hordadalen brøytestasjon like etter at ein sirkuskolonne hadde køyrt forbi og inn i Røldalstunnelen. Følgjet hadde forsynt seg bra med apparat, syntet seg.

Nokre kjem att

— Kjem dei stolne apparata til rette att?

— Dei færreste ser vi att. Men den siste tida har det hendt at politiet har fått inn nokre av apparata våre. Det er gjerne slike som mindreårige har rive ned og kasta frå seg andre plassar. Dette har vi m.a. døme på frå Løvstakktunnelen i Bergen, der det forresten har vore eit par bilbrannar i det siste.

— Kva vil Vegvesenet gjera for å hindra at folk steler desse viktige apparata frå tunnelane?

— Vi har lagt vekt på god merking av utstyret. Kvart apparat har påmalt 2 gule felt. På dette igjen har vi emblemet til Statens vegvesen. Dessutan har kvart apparat sitt eige registreringsmerke slått inn i flaska. Dette gjer sitt til at desse apparata vil kosta oss rundt 800 kr pr. stk. ferdig montert.

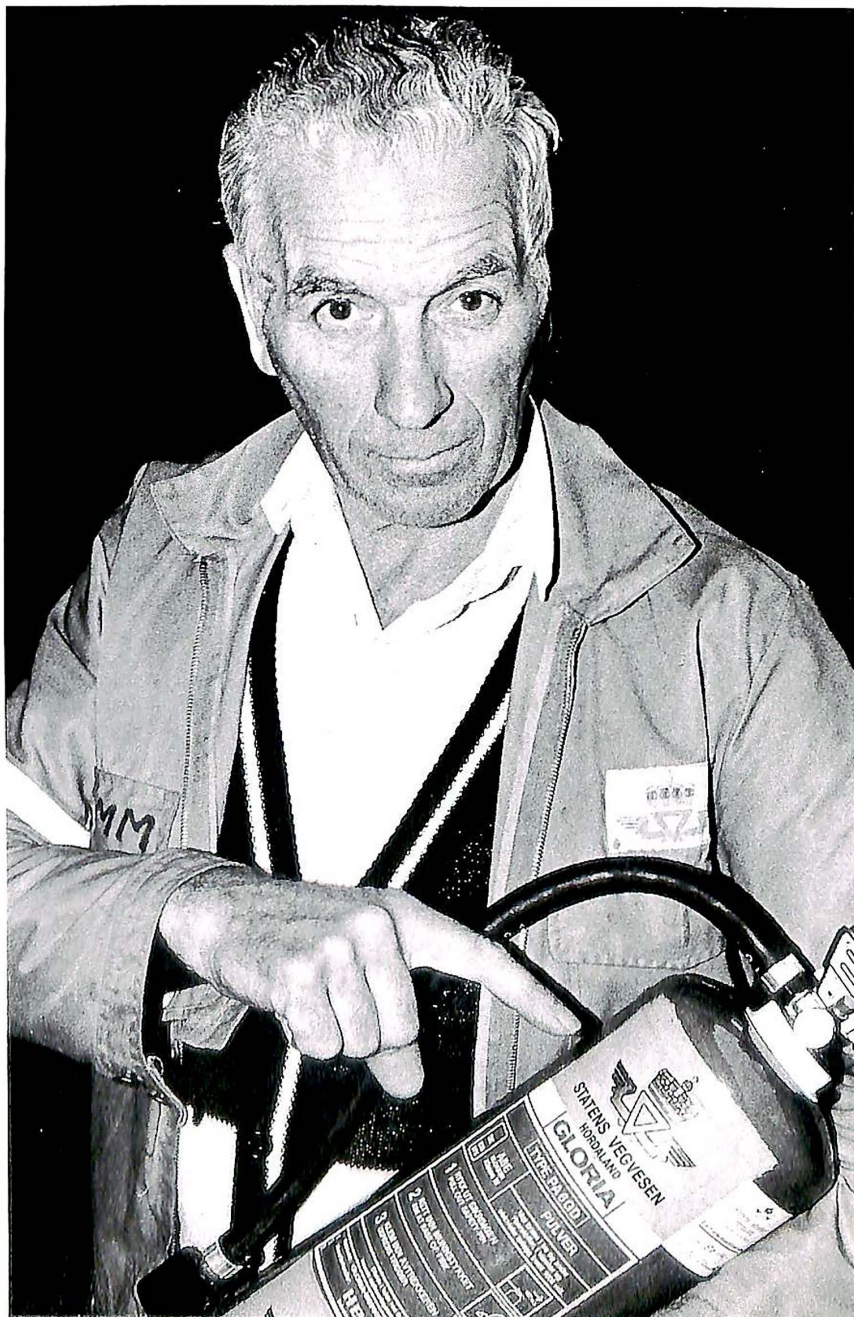
— Vi har teke til med solid merking av apparata for å hindra at dei skal enda som tjuvegods, seier Malvin Minde.

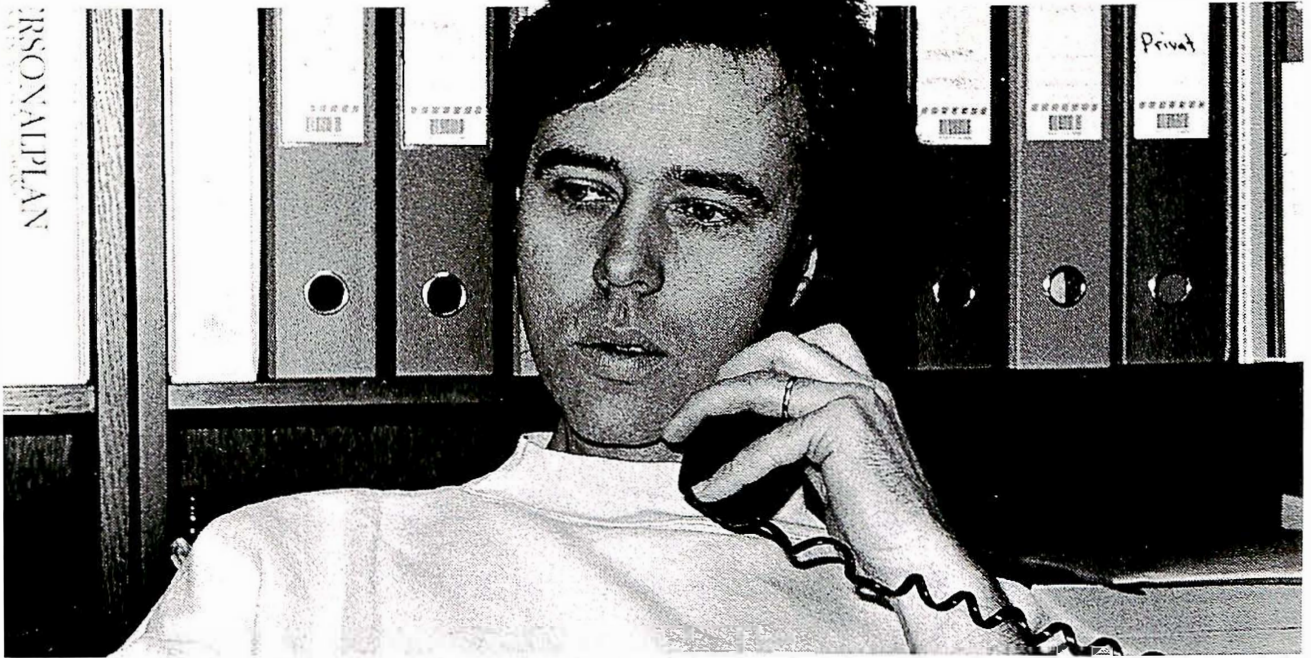
Årleg inspeksjon

Så dersom nokon ser apparat med Vegvesenet sitt merke i private bilar, båtar, hytter eller hus — så veit dei kvar dei høyrer heime, opplyser Minde, som årleg gjennomfører inspeksjon på alle apparata som Vegvesenet eig. Det same

gjeld førstehjelpskoffertane, som er merka på same måten som sløkkeapparata. Også koffertane blir stundom fjerna frå tunnelane, men ikkje like ofte som brannsløkkarane.

Kontrollen og tilsynet med apparata og koffertene er underlagt vernetenesta ved Statens vegvesen Hordaland.





– Vi vil gjerne vere eit formidlingsorgan mellom oppdragsgjevar og ekstern konsulent, dersom kapasiteten på laboratoriet i ein periode er sprengt, seier Alf T. Kveen.

Laboratoriet har fått ny leiar

AV SVEIN-ERIK FJELD OG
EIRIK RØNVIK (foto)

Alf T. Kveen heiter den nye leiaren på Laboratoriet. Etter at han i oktober i fjor ble fast tilsett som ingeniørgeolog på avdelinga, fekk han frå desember månad eit to-årig vikariat som avdelingsleiar.

Den 31 år gamle bærumsgruppen er altså cand.scient. med hovudfag i ingeniørgeologi frå Norges Geotekniske Institutt i Oslo. Støttefaga hans er matematikk og kjemi. Kveen var ferdig med utdanninga si hausten 1987. Sidan den tid har han arbeidd m.a. som konsulent ved Statens vegvesen sitt sentrale veglaboratorium, Geologisk seksjon, i 2 1/2 år.

Vil tidleg med i prosjektgrupper

Den nye laboratorieleiaren ser mange og store utfordringar for avdelinga:

– Ei utgreiing om Laboratoriet frå i fjor slår fast at organisasjonen treng avdelinga. Det er eit godt og nødvendig utgangspunkt for det vidare arbeidet vårt.

Laboratoriet skal først og fremst vere ein serviceinstans for Anleggs-, Plan- og Vedlikehaldsavdelingane. Vi ser eit behov for å intensivere den oppsøkjande verksemda og det interne salet av tenestene våre i den samanhengen. Og det er eit mål for oss å kome inn i aktuelle prosjekteringsgrupper på andre avdelingar på eit så tidleg tidspunkt som mogleg.

Konkurransedyktig

– Kva vil de så gjere for så å seie å kome meir «på banen» enn før?

– No er det opp til oss på Laboratoriet å auke kompetansen vår og gjere ein endå meir profesjonell jobb enn før. Konkret vil vi m.a. betre arkivsystema våre, vi vil produsere rapportane våre på kortare tid enn før, og vi vil utvikle meir tenlege økonomisystem. Dessutan vil vi nytte kvart einaste høve til eit tettare samarbeid med ulike avdelingar.

– Korleis ser du på forholdet til den private marknaden?

– Det er viktig mål for oss å vere konkurransedyktige overfor den private marknaden. Dessutan – dersom kapasiteten på Laboratoriet i ein periode er sprengt, vil vi gjerne vere eit formidlingsorgan mellom oppdragsgjevar og ekstern konsulent eller det sentrale veglaboratoriet. Dette vil vere med på å kvalitetssikre dei aktuelle tenestene.

Travelt med ras

– Kva oppgåver har du gått laus på ute i felten så langt?

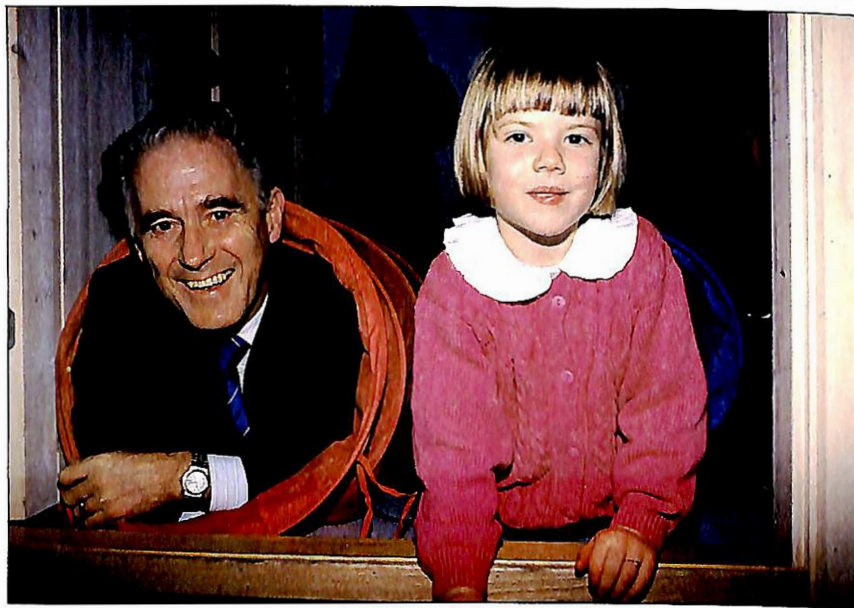
– Eg har drive med sikringskartlegging av tunnelar på Stamvegen og forundersøkingar i samband med Kvisti bru. Dessutan har det vore travelt med rasa på Rv. 13 ved Mundheim.

Vi ønskjer Kveen velkomen og vonar han finn seg vel til rette i den nye jobben!

TENK Miljø - KJØR PIGGFRITT!

STATENS  VEGVESEN
HORDALAND

— No har ikkje avdelingsleiarane lenger orsaking for ikkje å laga årsplan til rett tid, kommenterte vegsjefen, då han gratulerte personalet, foreldra og vegvesenbarna med ny barnehage. Tett før hadde styrar Bjørg Karin Mongstad i Stormyra barnehage lagt fram ein mønstergyldig årsplan for bedriftsbarnehagen til Statens vegvesen Hordaland. Hovudmålet er tryggleik, og delmåla sjølvstende, ansvar og kreativitet. «Tertialrapporten» og andre formar for «tilbakemelding» Veg i Vest har snoka borti, tyder på at barnehagen i skogbrynet nord for vegkontoret er blitt ein fulltreffar på alle måtar. Mykje tyder på at tiltaket er noko av det mest vellukka Vegvesenet har prestert siste året.



Den offisielle opninga av Stormyra barnehage blei markert ved at vegsjefen kappkraup gjennom ein tunnel (ikkje stamvegstandard-profil) saman med Marie Smedsvik.

Kjekt i «Broen» og «Tunnelen»

Målstyring også i barnehagen

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

Vegen fram til skipinga av «Barnevegen stiftelse», eigarlaget for bedriftsbarnehagen, var lang. Dei som har lengst fartstid i etaten påstår jamvel at dei første «pådrivarane» i denne saka i dag er blitt besteforeldre, utan at det på nokon måte er teke med i inntaksreglane.

Kort byggjetid

Ikkje uventa måtte det strategisk planlegging til for å få fart i saken. Då dei rette leiarane i Vegvesenet tok kontakt med dei rette personane i det kommunale styringsverket, gjekk det ikkje lange tida før den utløyssande omreguleringa av den aktuelle tomta glei igjennom dei rette organa.

Resten gjekk med vanleg vegvesen-tempo. Med ein byggeperiode på 5 månader var det dei færreste av foreldra som rakk å ta synfaring på tomta før byggverket sto fiks ferdig.

Ettertrakta også som arbeidsplass

Velkvalifiserte søkjarar sto i kø for å få jobb i den flotte barnehagen. Heile 250 søkte dei 7 stillingane. Barnehagen er godkjent for 27 barn. Drifta er delt på to avdelingar, «Broen» og «Tunnelen». Ikkje uventa måtte styret diverre seia nei til ein del av dei som søkte ved første

inntak. Ventelista vil nok bli endå lengre neste gong. Det veit dei som har oversikt over barnefødsalar i etatsrekkeane siste året. Det strålende ryktet som Stormyra barnehage alt har oppnådd blant småbarnsforeldre i Vegvesenet vil òg gje auka pågang etter plass i barnehagen. Jamvel frå Vegdirektoratet har det kome spørsmål om plass i barnehagen, for tilsette med tilknytning til Bergen.

— Kva inntaksreglar gjeld, Bjørg Karin Mongstad?

— To plassar er reservert for personalavdelinga, som eit verkemiddel ved rekruttering til særskilte stillingar i Vegvesenet. Etter lov om barnehagar har vi vidare reservert to plassar for funksjonshemma barn, og dessutan ein plass til eventuell disposisjon for barnehagepersonalet. Resten av plassane blir tildelte etter ansiennitet som tilsett i Statens vegvesen Hordaland.

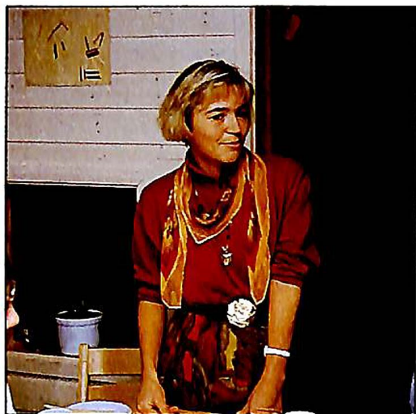
Ho legg til at personalet er svært nøgd med bygninga og utforminga av ute-



Vegvesenbarna har lært at offiselle opningar skal markerast med stil.



Gunstig friksjonskoeffisient på denne avkjøringsrampen.

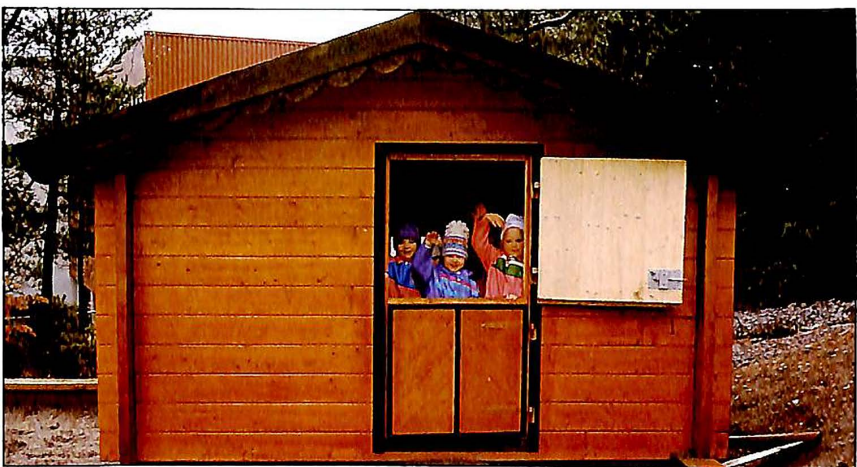


Björg Karin Mongstad og kollegene hennar haustar berre ros for den måten dei driv barnehagen på.

miljøet i Stormyra. Saman med dei to andre førskulelærarane, Marianne Calland og Siri Vaarvik, var ho i arbeid i god tid før barnehagen blei opna, slik at dei fekk hand om innkjøp og planlegging av drifta.

— Vi er takksame for den fine støtten vi har fått av styret og foreldra elles.

Her vil eg særleg nemna Sindre Lillebø og Gunn Haugland, som har vore drivkrefter bak stiftinga «Barnevegen» og byggjearbeidet. Elles vil vi takka treningsverkstaden på Toppe, som har produsert senger til barnehagen, pluss leikestova og leikeapparat ute.



Leikestova frå Toppe-verkstaden er populær.



Vegsjefen er godt nøgd etter det første kontaktmøtet med brukargruppa.

«Ekstraingeniøren» går fra borde

Forts. fra side 17.

— Den tekniske siden ved planleggingen har heller ikke stått stille?

— Her har det i sannhet skjedd store fremskritt. Digital vegplanlegging gir klart store fordeler, sier von Krogh, og tenner seg en ny rullings.

«Miljø-kamp» på hjemmebane

Men det er slett ikke røykeloven som gjør at han nå trekker seg tilbake. Også den nye loven har han mestret uten besvær.

Ringen er snart sluttet for ekstraingeniøren av 1937. Nå har han hatt ekstraingeniøroppgaver på vegkontoret i 8 år. Han greier nok ikke helt å gi slipp på kartbladene og vegkurvene. Men etter påske har han tenkt å sysle videre med en liten detaljplan på hjemmebane, der hans kjære Lise venter, etter en usedvanlig lang og rik arbeidsdag for Statens vegvesen.

Hans frue er forresten en ivrig miljøverner, og det skal ha stått flere enn ett «slag» om Vegvesenets prioriteringer ved frokostbordet på Skjoldtun.

Ingen tok telefonen

Det stikker dog ikke dypere enn at Lise stolt beretter om sin bestefar, Per Landmark, som i sin tid var amtsingeniør, eller vegsjef, i Hordaland.

Avslutningsvis passer det derfor med von Kroghs sannferdige rapport om møtet mellom samme Landmark og daværende vegdirektør Krag.

Den lokale vegsjef hadde påkostet en bronseplate med den norske riksløven, og funnet en fin plass til dette fine minnet på fjellveggen ved Eidfjordvannet, til en pris av kroner 10. Denne for anlegget ekstra påkostning hadde medført en antegnelse fra den samme vegdirektør.

Så ble vegen ferdig, og vegdirektøren kom på befaring. Krag og Landmark satt side om side i vognen, da de gjorde holdt ved den omtalte løven.

Vegdirektøren så i en helt annen retning, men Landmark grep ordet:

— Se, der er løven, pekte han.

Men Krag var stadig mer interessert i omgivelsene, og utbrøt med forbauselse at denne vegen jo opprinnelig var planlagt på den andre siden av vannet.

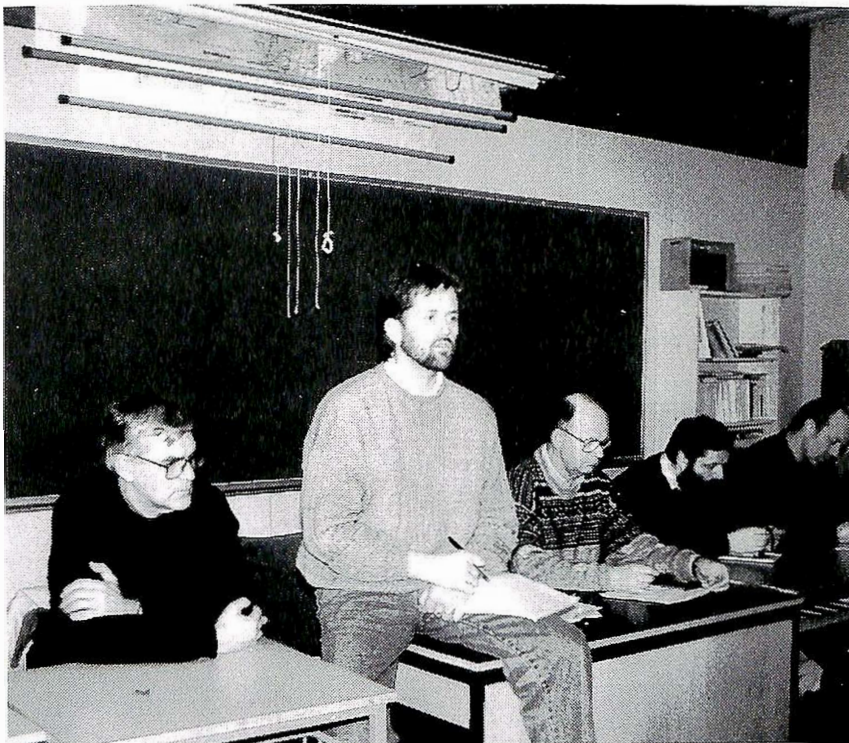
— Jeg ringte, sa Landmark forklarende. Men det var ingen som tok telefonen i direktoratet!

Rv. 550 som vendeteig for hardingen

Opprydding i avkøyrsler og kantvekst «til vaoren ein gong»

AV GEIR BREKKE

— Når grunneigarane brukar grøftene på oppsida av Rv. 550 nærast som vendeteig, då blir naboskapen til vegen for nær. Vi ønskjer ikkje at det blir velta stein i grøfta. Slikt må Vegvesenet fjerna. Det må vera eit friareal mellom vegkanten og frukttrea. Det er blitt planta nye tre i siktлина etter at den nye parsellen mellom Grimo og Velure blei bygt. Dette må vi få rydda opp i. Eg vonar at Vegvesenet slepp å tynna i private frukthagar, sa vegmeister Lars Øyre på eit møte mellom Vegvesenet og grunneigarar langs Rv 550 i Ullensvang.



Ein del av «panelet» under vegmøtet på Hauso skule. Fra venstre: Ing. Jon Nordhuus frå vedlikehaldsavdelinga på vegkontoret, vegmeister Lars Øyre, som styrde møtet, teknisk sjef Johannes Ekse i Ullensvang, avd.ing. Eystein Knag, anleggsavdelinga, og oppsynsmann Tor Rønhovde, Odda vegstasjon.

Bakgrunnen for møtet var ulike sider ved nabotilhøva langs vegen Odda-Utne. Sidan problemet er mest synbert langs den nye parsellen Grimo-Velure, var desse naboane særskilt innbedne til møtet på Hauso.

Utvida avkøyrsler

Dei spørsmåla som vart reiste frå Vegvesenet og Ullensvang herad si side, gjeld avkøyrsler der grunneigaren på eiga hand har utvida desse frå gangveg til køyrande veg, i strid med vilkåra i bygjeløyve for naust og hytter. Vegmeisteren viste til at det i somme tilfelle har vore brote opp rekkverk for å sikra passasje for motorisert ferdsel. Teknisk sjef Johannes Ekse i Ullensvang meinte m.a. at ein del av nausta som var førte opp etter at nyevegen kom, var mistenkeleg store.

— Eit naust bør vel ha dør mot sjøen, var ein av merknadene til Ekse, som hadde lite lyst til å krevje riving av bygningar som var oppførte i strid med bygjeløyve. At eitkvart blir gjort med avkøyrslene låg likevel i korta. Her har

Vegvesenet og heradet sams interesser, slo han fast. Vi kan ikkje ordna oss slik at vi byggjer ned ein ny riksvestrekning.

Dei same tankane hadde ordførar Torolv Hesthamar som hadde blanda seg med møtelyden på Hauso, gjort seg.

Tre i siktлина

Det er ikkje berre bygningar som skapar problem for trafikksituasjonen langs Rv 550. Det er blitt planta nye frukttre tett inntil vegen, slik at siktлина er svekka på fleire strekningar. Her må det ryddast opp om ein ikkje skal bli nøydd til å vurdere krav om nedsett fartsgrense.

Vegmeisteren oppmoda til samarbeid, og varsla at Odda vegstasjon vil ta kontakt med grunneigarane på heile strekninga frå Odda til Utne, med sikte på å

finne ei betre løysing på dei aktuelle nabosakene.

Oppsynsmann Tor Rønhovde ved vegstasjonen opplyser til Veg i Vest at dette arbeidet alt er i gang.

Redusert bruk av sprøytemiddel

Vegmeister Lars Øyre opplyste vidare at Vegvesenet gjerne vil få gjort mest mogleg med rydding av vegetasjon langs vegkanten før vekstsesongen. Bruk av kjemiske middel i dette arbeidet vil bli redusert i år. Siktemålet er å koma helt vekk frå slike middel i løpet av få år. Alternativet er bruk av maskiner, sa vegmeister Lars Øyre m.a.

Det var elles verd å merka seg at ingen av fruktbondene hadde kommenta-



Vegsaker samlar fullt hus i Hardanger, sjølv i beste sendetid for krigsnyhenda. Lengst til høgre på andre benken sit ordførar Torolv Hesthamar i Ullensvang.

rar til Vegvesenet sin bruk av kjemiske middel i kampen mot kantvekst.

Flaggforbod under 4,70

Men kritiske merknader kom det rikeleg av på andre felt. Mellom anna reagerte Johs. L. Velure på at han ikkje fekk henga vimplane sine over riksvegen for å gjera turistane merksame på kiosken hans.

– Handelsstanden i Odda får henga flagga over gata, men her ute i fjorden er det keisar Josef som regjerer i luftrommet over vegen, i rak line heilt til Vårherre, sa han.

Øyre slo av på herredømet. Alt som heng under 4,70 meter må skiltast. For å få løyve til dette må ein altså sende søknad til Vegvesenet. I Odda er det andre vedtekter som gjeld.

Betre avkøyrsløse på Grimo

Fleire av møtedeltakarane, inkludert ordføraren, etterlyste ei betre kryssløysing på Grimo. Her vedgjekk fleire av Vegvesenet sine talsmenn at ein ikkje var nøgd med stoda. Ein hadde valt billegaste alternativ, men var merksam på at dette krysset burde justerast.

Avd.ing. Per Fredriksen på planavdelinga opplyser til Veg i Vest at det er laga to alternative justeringar, som anleggsfolka nå skal sjå nærare på.

Det kom elles kritiske merknader til salsplassen for frukt på Trones. Også her var Vegvesenet villeg til å ta sjølvkritikk, og vegmeisteren oppmoda til

samarbeid for å få ei utforming av salsplass som aktuelle brukarar kunne sjå seg tente med.

I det heile mangla det ikkje på utstrakt samarbeidsvilje frå Vegvesenet,

og oppsummeringa til vegmeisteren er at ein har sams interesse i at vegen og landskapet tek seg skikkeleg ut, noko også ordføraren i Ullensvang understreka i sin sluttappell.

På vegkanten

En vegmann og en prest var kommet til veggens ende her på jorden. De stod foran St. Peter og ville inn gjennom perleporten, men før de slapp gjennom porten måtte de fortelle om sine gode gjerninger.

Presten kunne berette om sin store innsats for utbredelsen av gudsriket og forvaltningen av sakramentene, og mente seg meget godt kvalifisert til et opphold bak St. Peters port.

Vegmannen fortalte i beskjedenhet om sin innsats for å holde veggene farbare.

Etter en betenkningstid slapp St. Peter vegmannen inn i himmelen.

Presten opplevde denne avgjørelsen som himmelropende urettferdig og ville vite grunnen. «Jo,» svarte St. Peter «i gudstjenestene dine var det mange i menigheten som falt i dyp søvn, mens det derimot steg opp mange varme bønner fra de som var ute og kjørte på veggene til han som slapp inn gjennom porten!»



Bengt Drageset, Fana



Drageset utfordrar
Jens Tveit Aga,
Søreidgrend

VEGDIREKTORATET
BIBLIOTEKET
PB 6390 ETTERSTAD
Ø604 OSLO 6

MASSEKORSBÅND

RETURADRESSE:
Statens Vegvesen
Hordaland vegkontor
Postboks 3645
5033 Fyllingsdalen

