



VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN HORDALAND





Nr. 2 - 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:
Biltilsynet på miljøkontroll.
Fra venstre: Trond Bruvik,
Svein Harry Hansen, Rolf
Gullachsen og Jan Sverre
Aasbø.
Sjå reportasje side 10.
(Foto: Erling Grønsdal).

Baksdebilete:
Portalbygging på vestre
innfartsåre i Bergen.
(Foto: Erling Grønsdal).

Grafisk produksjon:
BT/J. W. Eides Trykkeri

Ettertrykk velkomne –
men oppgje kjelde!

Gamal vane kan vendast

Det er mai, og vintersesongen 1991 kan oppsummerast. Vinteren har vore snill, med lite snø sjølv høgt til fjells, og gunstige vindtilhøve for brøytemannskapa. For første gong på 4 år makta Statens vegvesen Hordaland å halda Rv. 7 over Hardangervidda samanhengande open heile vinteren. I bergensområdet er det stadig fleire som har skifta over til piggfrie vinterdekk. Tellingar i bytrafikken syner at kvar femte bil køyrer piggfritt i februar. At stadig fleire vestlandsbilistar har frigjort seg frå vanetenkinga på dekkbruk, stadfestar òg tal frå Stavanger, der over 30 prosent køyrde piggfritt i januar i år, utan at det er gjennomført nokon lokal påverknadsinnsats for å få dette til. Sentrale vedtak som kan redusera piggdekkbruken ytterlegare, ligg ikkje føre til dags dato. Men Vegvesenet på Austlandet kjem no etter kollegaene i Hordaland. Både i Oslo, Akershus, Buskerud og Vestfold har Vegvesenet gjennomført opinionsundersøkingar om vintervedlikehald og dekkbruk. Ein informasjonskampanje etter mønster frå Bergen er under førebuing. Det er endå ei understrekning av at Statens vegvesen Hordaland er på rett veg i denne saka.

Geir Brekke

INNHALD

Vegvesenet satsar på «arbeid for trygd»	4
Kabelleverandøren til Askøybrua i rute	6
Vegkontoret organiserar miljøinnsatsen	8
Biltilsynets miljø-jegarar	10
Må venta på å bli kvitt flaskehalsar	14
Kvite tunnelar gir tryggare ferdsel	17
«Kronerulling» på E68 i Kvam og Granvin	18
Vegvesenet har høg profil ute og inne	20
Likestillingsundersøking på Vegkontoret	22

Vanskeleg å motivera utan å få noko att

NYTTIG MØTE MED DEPARTEMENTSLEIINGA

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

— Det er vanskeleg å motivera dei tilsette til auka innsats utan at vi ser noko att når vi kan syna til god effektivitet, sa hovudtillitsmann Jens Tveit Aga då den politiske leiinga i Samferdsledepartementet vitja Statens vegvesen Hordaland. Ordsiftet gjekk ikkje minst på stoda for maskinparken til Vegvesenet. Driftssjef Jann B. Jensen konstaterte at maskininvesteringane i 1991 berre utgjør halvparten av innkjøpet i 1979, målt i 91-kroner.

Han viste òg til at Hordaland for 1992 har trong for maskininvesteringar til 70 mill. kroner. Det ein ventar å få over statsbudsjettet neste år er drøye 20 mill. kroner.

Jense dokumenterte at Hordaland har dei gunstigaste timeprisene på viktige maskintjenester innan Vegvesenet. Samstundes har ein i Hordaland dei siste åra fått ei betre heilårleg utnytting av maskinparken. Bruk av høvlar til asfaltfresing på sommarstid er eit døme på dette.

Eit anna døme på god omstilling er borvogner. I 1989 synte det seg at maskinavdelinga opererte med eit underskot på desse maskinene på 1,3 mill. kroner. Vi samla alle som hadde med borvogner å gjera, og spurte etter viljen til å slåss for ei framtid for eigne borvogner i vegarbeidsdrifta.

Svaret var ja, vi kom i balanse i 1990, og tala så langt i år syner at vi driv i pluss, sa Jensen, som forklarte framgangen med godt samarbeid mellom dei tilsette og maskin- og anleggsavdelinga.

Konkurransesyn

Statssekretær Åshild Bendigtsen og personleg sekretær Gisle Handeland i Samferdsledepartementet fekk mange gode argument for ei oppgradering av maskindrifta i Vegvesenet med seg attende til hovudstaden. Ikkje minst omsynet til konkurranse og god ressursutnytting tel sterkt.



Både statssekretær Åshild Bendigtsen og personleg sekretær Gisle Handeland likte godt det dei fekk sjå frå toppen av brutårnet på Brøstaneset. Og vegsjefen trivest alltid godt i lag med samferdslepolitikarar.

— Vegvesenet må setjast i stand til å halda oppe eit godt barometer mot marknaden. Det kan vi gjera når vi har ei eigendrift på nøkkelområde som er konkurransedyktig med private entreprenørar, sa Jens Tveit Aga. Når vi kan syna til gode resultat på t.d. boring, sprenging og masseflytting, er det viktig at vi får noko att for dette.

Asfalt som døme

Også vegsjef Josef Martinsen la vekt på at samfunnet totalt sett tener på å halda oppe ei konkurransedyktig eigendrift i Vegvesenet. Han drog fram asfaltlegging som døme. I fjor vann Statens vegvesen Hordaland dei aller fleste asfaltkontraktene i open konkurranse med private, gjennom eigenregikalkylar. Dette har ført til at dei private har skjerpa seg, slik at dei i år tek sitt monn att ved å gå ned i pris. Vegvesenet og staten tener på dette. Same jobben blir gjort endå rimelegare.

— Vegvesenet må ha utstyr. Elles blir vi sitjande att med berre nokre blyantar og kontorstolar, sa vegsjefen, og møtte forståing frå statssekretæren.

Billeg og useriøs

Bendigtsen hadde òg forståing for problemet med at det mange gonger vil vera mindre seriøse firma som kjem lågast ut i anbodstevlinga. Firma som har fleire konkursar bak seg, og som er skyldig

skatt og avgift. Løysinga på dette er å setja anbodsføresetnadene slik at det blir stilt krav til entreprenøren, ikkje minst ut frå arbeidsmiljølova.

At dette er eit aktuelt problem i Hordaland, streka anleggssjef Bengt Drageset under. Han hadde døme på at entreprenørar driv rovdrift på eigne tilsette medan dei er i oppdrag for Vegvesenet. På kveldstid og i helgane blir dei same maskinførarane og maskinene omdirigerte til private oppdrag andre plassar.

Drageset la vekt på den konkurransevriding som skjer når arbeidsmiljølova skal haldast i hevd. Vegvesenet set si ære i å halda seg til lova, medan det ikkje alltid er like stor vilje til stades hjå private entreprenørar som ein skal konkurrera med.

Pengestraff blir forstått

Kvalitetskrava på utført arbeid kan ein ikkje fira på. Sviktar det her, blir entreprenørane straffa økonomisk av Vegvesenet som byggherre. Det er eit språk som blir forstått, sa Drageset på møtet med den politiske leiinga i departementet.

Bendigtsen og Handeland var inviterte til Bergen av tillitsmannsutvalget i Hordaland Arbeidsmannsforening og vegsjefen for å bli betre kjende med Vegvesenet. Ei synfaring til Rådal vegsentral sto på programmet, samt Askøybrua og vestre innfartsåre.

OVER 70 PÅ «ARBEID FOR TRYGD»

Stor velvilje i Vegvesenet



Vidar Birkeland er arbeidsledig bilmekaniker, og har medverka til auka kapasitet i kontrollhallen til biltilsynet i Bergen det siste halvåret.

— Eg synest avdelingane har vist stor fleksibilitet og velvilje til inntak av arbeidsledige. Ikkje minst gjeld dette oppsynet. Statens vegvesen Hordaland fekk klarsignal til å ta inn folk på «arbeid for trygd»-ordninga i januar. Dei første mannskapa var ikledde uniformane våre få veker seinare. På det meste har det vore oppe i 72 ekstra medarbeidarar på «arbeid for trygd», fortel konsulent Torill Eliassen ved personalkontoret til Veg i Vest.

— Kva del av etaten har nytta seg av ordninga?

— Dei fleste avdelingane har gjort ein innsats. Over halvparten er knytta til vedlikehaldet. Også anleggsdrifta har hatt god nytte av ordninga. Det same gjeld biltilsynet, medan administrasjonsavdelinga har teke inn eit par personar.

Berre ekstraoppgåver

— Kva slags oppgåver er blitt utførte?

AV GEIR BREKKE OG ERLING GRØNSDAL (foto)

— Det har vore presisert at inntaket skal nyttast til utføring av ekstraordinære oppgåver. Det er ein føresetnad frå Vegvesenet sin side at tiltaket ikkje skal gå på kostnad av den ordinære sysselsettinga. Her har det vore eit samarbeid med dei tilsette sine organisasjonar. Eit vilkår har vore at tiltaka skal vera målretta mot miljø- og trafikktryggleikstiltak.

Mykje skogrydding

— Aktuelle tiltak i anleggsdrifta har vore m.a. fjerning av gjerde og bygging av gangbru. I vedlikehaldet har ein fått rydda mykje skog langs eksisterande veg, som vil gje betre siktilhøve og såleis auka trafikktryggleik på vegnettet i store delar av fylket.

Bygging av støypekantar, utbetring av skiltparken, drenering og bosrydding langs vegane — er andre nyttige tiltak som er utførte, opplyser Torill Eliassen.

— Oppgåvene som er utførte ville

ikkje vore råd å løysa innanfor den ordinære bemanninga, og dei gjevne budsjetttrammene. Ein ekstra innsats var derfor den einaste måten å utføra desse oppgåvene på, uttalar vegmeister Lars Øyre i Odda.

Tradisjon

Sysselsettingsspørsmålet var òg eitt av emna som var drøfta då statssekretær Åshild Bendigtsen og personleg sekretær Gisle Handeland i Samferdsledepartementet vitja Hordaland. Hovudtillitsmann Jens Tveit Aga sa at Statens vegvesen Hordaland har tradisjon for å yta ein stor innsats for dei arbeidsledige.

I tillegg til dei eksisterande tiltaka la han inn eit godt ord for ein idé om eit sysselsettingsprosjekt for arbeidslaus ungdom. Tanken er å få bygt gang- og sykkelveg langs delar av Rv. 546 frå Fana kyrkje mot Krokeide.

Vegsjef Josef Martinsen viste til ei liste over aktuelle utbyggingsoppgåver som kan løysast med hjelp av sysselsettingsmidlar. Han drog særskilt fram ein del av prosjektet Haukås—Fjon, der det manglar 25 mill. kroner.

Vegvesenet vann anbodet for Stavenestunnelen

Eit klart prov på konkurransevna

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

Tunnelseksjonen ved Statens vegvesen Hordaland kom sigrande ut av anbodskonkurransen om utviding av Stavenestunnelen mellom Trengereid og Vaksdal. Vegvesenet hadde lågare pris enn alle dei fire entreprenørane som leverte anbod. Arbeidet omfattar strossing, vassikring, portalar og grøfter i den nordaustlege halvdelan av den 2770 meter lange tunnelen. Anbodssummen er på 11.287.064 kroner, og arbeidet skal vera fullført innan 2. september i år.

Av entreprenørane kom Stricon A/S nærast, med 11.647.610 kroner. Stricon er i gang med eit anna entreprisoppdrag for Vegvesenet i nærleiken.

Selmer Anlegg A/S ga eit anbod på 12.149.264 kroner, Mika A/S ga ein pris på 12.410.559 kroner, medan Eeg Henriksen Anlegg A/S hadde det høgste anbodet, med 12.902.776 kroner.

Hard konkurranse

— Er du overraska over at Vegvesenet kom best ut, Jan Elvøy?

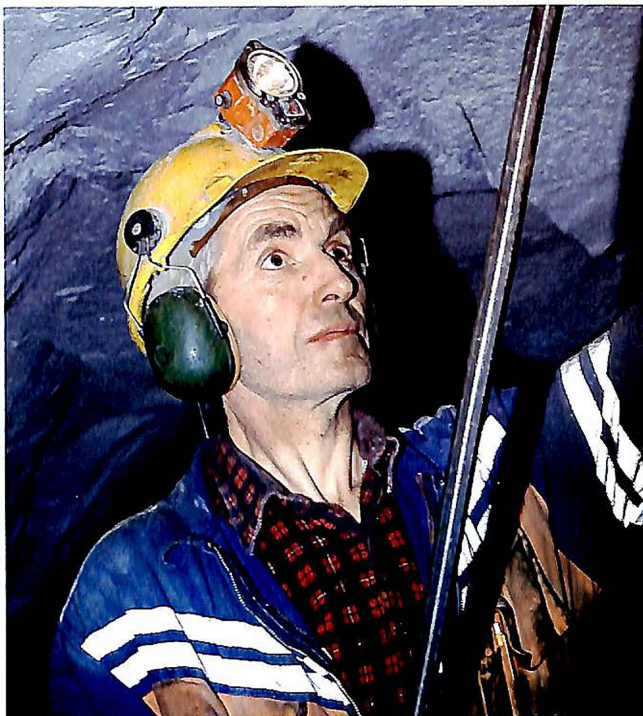
— Nei. Men det faktum at vi vann denne anbodstevlinga er nok ein klar dokumentasjon på konkurransevna til Statens vegvesen Hordaland.

Elvøy legg ikkje skjul på at konkurransen er hard også på tunnelentreprisen for tida. For å nå opp i tevlinga må vi rekna med små marginar. Men vi har etter kvart fått gode røymsler med rekning av eigenregikalkylar på tunnelseksjonen. Vi reknar med å koma ut med eit lite overskot på denne jobben, seier Elvøy, som er leiari for tunnelseksjonen.

Brei medverknad

— Utarbeiding av ERK-anbodet engasjerer alle nivå i seksjonen. Ikkje minst er det viktig med medverknad frå oppsynet og nokre av tunneldrivarane. Her kan vi trygt snakka om godt lagarbeid.

Samarbeid har det vidare vore med anleggsleiinga for parsellen Dale—Bol-



Tunnelseksjonen ved Statens vegvesen Hordaland er konkurransekyktig med private tunnelentreprenørar.

stad, som skal ta portalarbygginga som underentreprisen for tunnelseksjonen.

Arbeidskrevjande

— Tek det mykje tid å laga eigenregikalkyle?

— Det kjem an på storleiken på prosjektet. Vi har ein ganske konsentrert innsats om ERK-rekninga så lenge arbeidet pågår. Dette blir i slike periodar prioritert framfor andre oppgåver ved seksjonen. Det er mange detaljar som skal falla på plass.

Det krevst mest tid på anbod som gjeld anlegg utanfor fylket. Lokalkunnskap er ein fordel også her. Vi brukte t.d. mykje tid på å rekne anbod på den eine av Rennfasttunnelane i Rogaland i 1990, fortel Jan Elvøy.

— Men Statens vegvesen Hordaland har vunne ERK-jobbar også i andre fylke?

— Av dei aller siste oppdraga kan eg nemna at vi nyleg avslutta vassikringa i Gudvangentunnelen, eit prosjekt til 10 mill. kroner. Vi vurderar òg å gje pris på bygging av ein 6 km lang tunnel på

bompengeprojektet mellom Fjærland og Sogndal.

— Er det andre aktuelle prosjekt der tunnelseksjonen vi rekna eigenregikalkyle?

— Vi er med i konkurransen om bygging av den 1.050 meter lange Kolltveit-tunnelen i Fjell. Elles er ERK-aktiviteten også eit spørsmål om kapasitet. Utanom strosseppgåvene langs stamvegen er tunnelseksjonen i gang med bygging av Damsgårdsfjell- og Lyderhorrdtunnelen i Bergen, samt Stongafjell-tunnelen på Askøy. Vi er sikra full sysselsetjing ut inneverande år med desse oppdraga.

Neste år er vi budde på å vera endå meir aktive med ERK-anbod på tunnelprosjekt i andre fylke. Føresetnaden er at det blir etablert ei garantiordning i Vegdirektoratet, slik at vi kan løysa problemet med eit eventuelt underskot på prosjektet. I dag er vi nøydd til å sikra oss eit overskot i anbodet for å unngå budsjettvanskar i eige fylke. Så lenge vi manglar eit slikt sentralt garantifond, er det ikkje alltid like lett å vera konkurransekyktig i andre fylke, seier Jan Elvøy til slutt.

KABEL «MUSS MAN HABEN»:

Tysk befaring på sadel og forankring til Askøybrua

Representanter for kabelleverandørene på befaring i toppen av brutårnet på Brøstaneset, med den østre tårnsadelen i bakgrunnen. Fremme fra venstre prosjektleder Bjørn Tore Wiik, Statens vegvesen Hordaland, Gunnar Mæhle, Vertitec, Arne Vangsnes, Vegdirektoratets bruavdeling og Lars Blom Bakke, Haug og Blom Bakke A/S.

Bak fra venstre: Per O. Lie, Bertel O. Steen, Johann Tins, Herman Dreier og Johannes Verwaayen, Thyssen Stahlunion.
(Foto: Erling Grønsdal.)



AV GEIR BREKKE

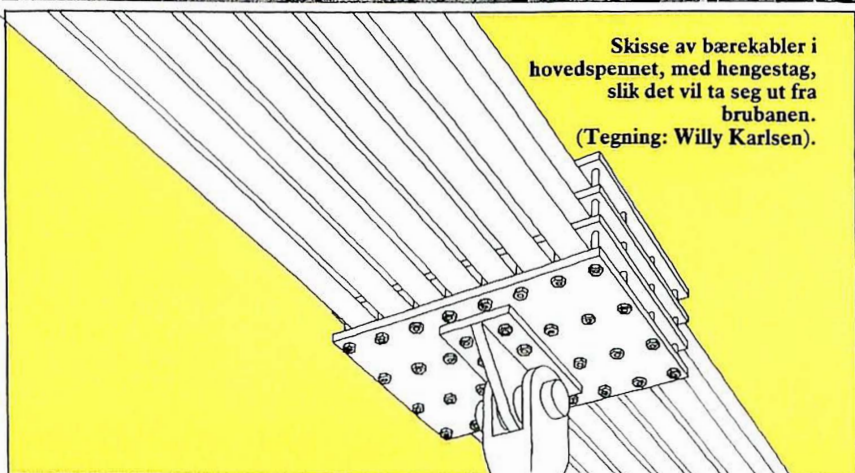
– Wunderschön!

Våre tyske venner, kabelbyggerne, var mektig imponert over skuet som åpner seg fra toppen av tårnet på Brøstaneset. Representanter for de samarbeidende selskaper besøkte Bergen og Askøy for å forsikre seg om at arbeidet er godt i rute til å ta imot bærekablene etter sommerferien.

Målet er å få de til sammen 3.000 tonn med kabler levert i 2 skipninger, i august og september i år. Dersom ikke vannstanden i Rhinen er spesielt lav, vil skipet hente kabeltromlene i Gelsenkirchen. I motsatt tilfelle blir kablene transportert landvegen til Rotterdam, og videre med båt derfra.

Ferdig i november

Sjøreisens mål blir iallfall Kleppestø, uten at den spesielle løsningen vil påvirke fergetrafikken. Kabeltromlene,

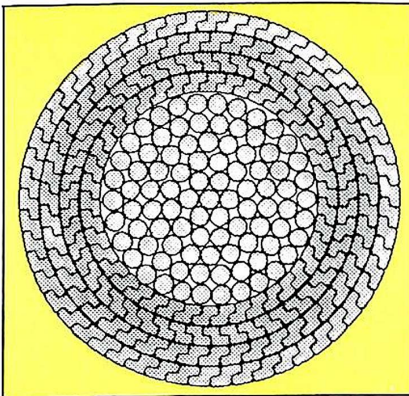


Skisse av bærekabler i hovedspennet, med hengestag, slik det vil ta seg ut fra brubanen.
(Tegning: Willy Karlsen).



Fra kabelproduksjonen i Gelsenkirchen. Kabelen blir behandlet før hodet blir påstøpt. (Foto: Bjørn Tore Wiik.)

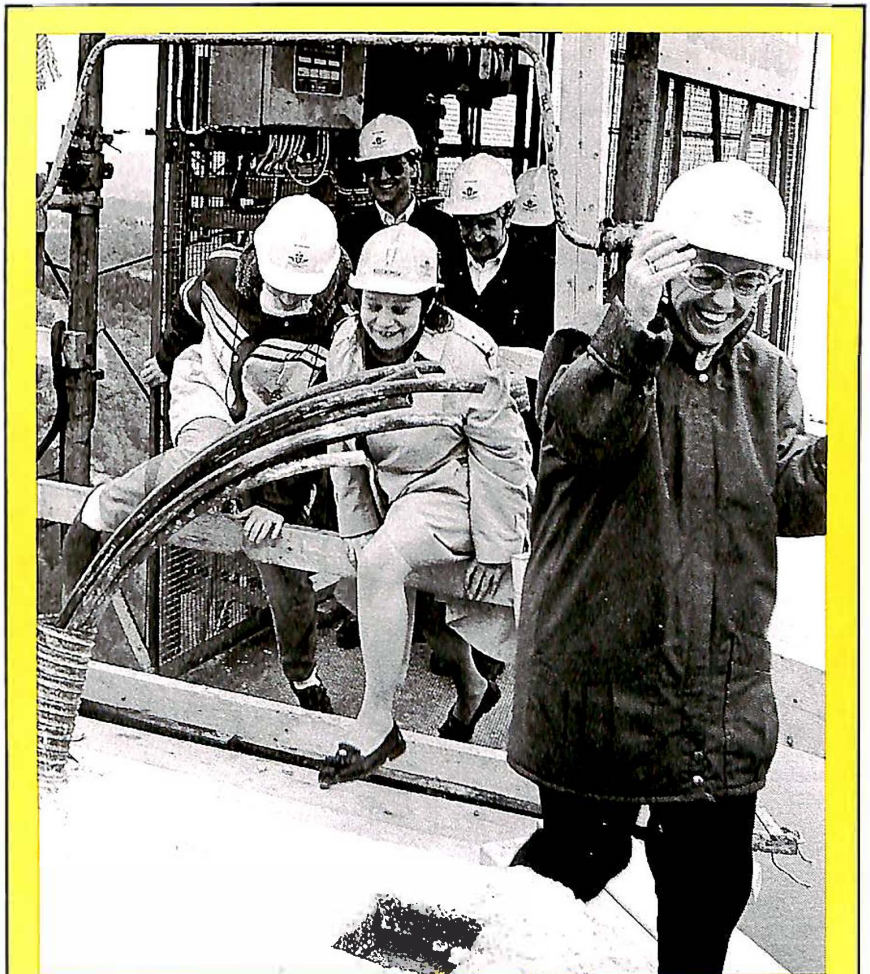
Skisse av kabeltverrsnitt. Z-formen på de 4 ytterste lagene skal hindre vanninntrengning. (Tegning: Willy Karlsen).



som får en vekt på 75 tonn hver, blir losset med en stor mobilkran, og plassert på en spesialbil, som frakter kabeltromlene en for en til brufestet på Storeklubben.

Den aktuelle spesialbilen, med tilhenger, har i dag til sammen 9 akslinger. En tiende aksling blir bygget i forbindelse med det forestående kabeloppdraget.

Selve kabelmontasjen i bruspenet vi være avsluttet innen utgangen av november i år. Da vil folket kunne skue de 42 bærekablene i en hengekøylignende profil på tvers av Byfjorden, mellom



Regnskapskontroll

Her storner regnskapsseksjonens glade damer og herrer ut av anleggsheisen på Brøstaneset, 152 meter over Byfjordens bølgetopper. Besøket sies å være en del av regnskapskontrollen på Askøybru-prosjektet. Blir bompengene forsvarlig utnyttet? Det er det springende spørsmål i det regnemestrene klatrer over tårnforskalingen. Et viktig delmål med den pågående regnskapsanalysen er å forhindre at prosjektleiden skal komme i heisen av økonomiske årsaker. Utsiktene er de aller beste. (Foto: Erling Grønsdal).

Storeklubben på Askøy og Brøstaneset i Bergen. Hver enkelt kabel får en vekt på 70 tonn.

289 tråder i hver kabel

Hver kabelbunt i hovedspennet består av 21 kabler i tre lag, med diameter på 99 mm i hver kabel. De 21 kablene er på sin side hver bygd opp av 289 ståltråder i varierende tykkelse, fra 4,9 til 6,0 mm. I de 4 ytterste lagene av kabelen har tråden en Z-profil for å hindre vanninntrengning og korrosjon.

Kablene i sidespenet strekker seg mellom tårn og forankring, som ender

25 meter under kjørebanelen, i et 10 meter høyt forankringskammer. Diameter på kabler i sidespenet er 85 mm. Det skal monteres 2 kabler på denne dimensjonen på hver side av brubanen, på begge sidespenet.

Vedlikeholdet av de 1.250 meter lange kablene er også godt ivaretatt. Det blir montert en egen vogn på bærekablene, til maling og inspeksjon.

Det er Thyssen Stahlunion GmbH og TrefilARBED GmbH som står for leveransen, til en kontraktsum av 66,6 mill. kroner. Norsk agent for leverandøren er Bertel O. Steen A/S i Oslo.

Organisert miljøarbeid frå 1992

Statens vegvesen Hordaland vil styrke kompetansen på luftureining

AV GEIR BREKKE OG
EIRIK RØNVIK (foto)

Statens vegvesen Hordaland vil i 1992 koma i gang med ein organisert innsats på miljørada. Miljøspørsmål meldar seg med stadig større tyngde på dei fleste fagfelt innan Vegvesenet, og leiinga går inn for å leggja særleg vekt på å byggja opp fagkunnskap om luftureining. Overing. Arnfinn Instebø har permisjon frå stillinga ved distriktslaboratoriet til ut 1992, og er i denne tida engasjert av vegsjefen til å førebu ei sterkare miljøradsatsing ved Statens vegvesen Hordaland.

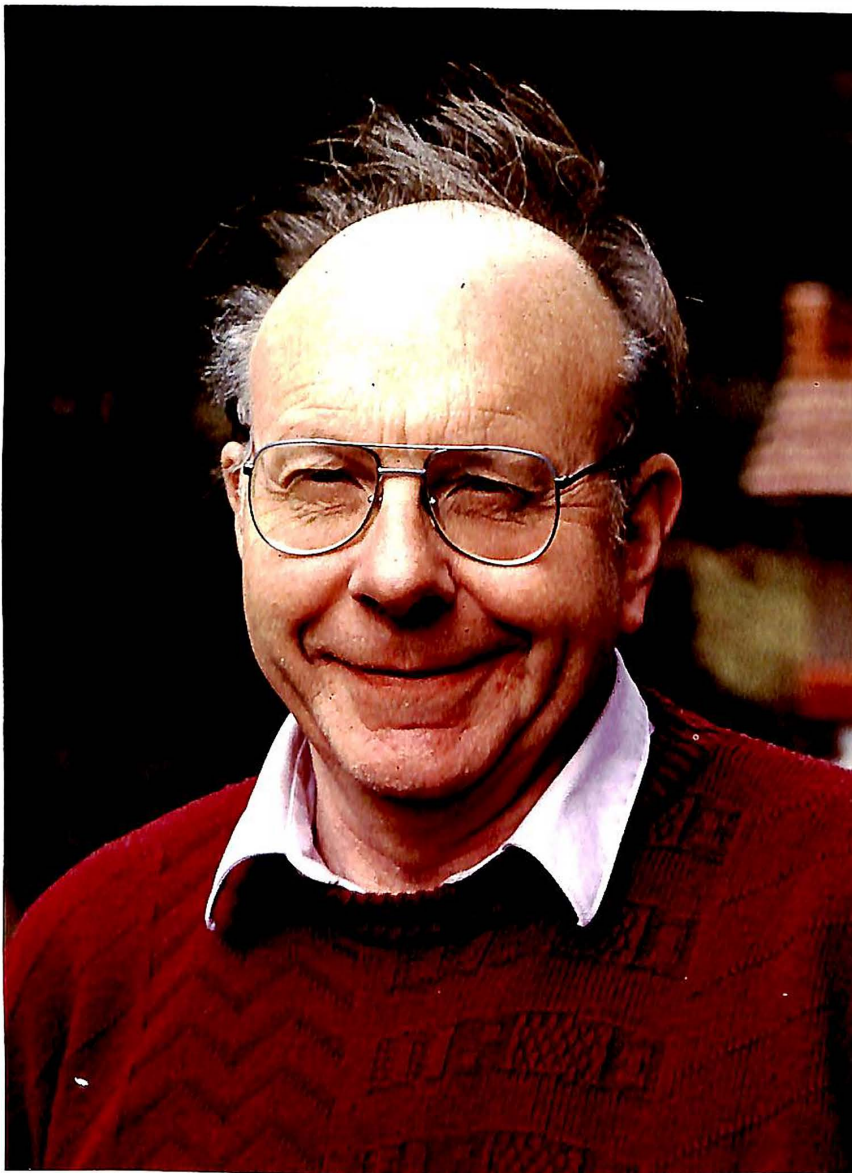
— Kva er dei næraste oppgåvene for «miljøradsjefen» på Vegkontoret?

— For tida er eg i gang med å kartleggja dei driftsoppgåvene vi gjer der miljøomsynet tel med. Alle vegmeisterområda blir vitja, og likeeins dei største anleggsplassane i fylket. Ein del av medarbeidarane våre har frå før ein god del kontakt med institusjonar som Statens Forurensingstilsyn og miljøvernavdelinga hjå fylkesmannen. Eg vil ta utgangspunkt i dei kunnskapar denne kontakten har gjeve Vegvesenet, og byggja samarbeidet vidare, både internt i Vegvesenet og med miljøetatane.

Hordaland var tidleg ute

— Burde ikkje Vegvesenet vore tidlegare ute med miljøradsatsinga?

— No er ikkje miljøomsyn noko som har dukka opp ved Statens vegvesen Hordaland avdi eg er blitt engasjert til



Arnfinn Instebø er engasjert av vegsjefen til å førebu ein sterkare miljøradsatsing ved Statens vegvesen Hordaland.

denne jobben, seier Instebø. Hugs at vi har ein god del miljøkompetanse på Vegkontoret frå før. Hordaland er rekna som eit føregangsfylke på tiltak mot trafikkstøy. Vi var òg tidleg ute med landskapspleie som eige fagfelt. Sjølv om det vil vera ønskeleg å auka ressursane våre også på desse felt, har vi her iallfall god fagkompetanse, noko som ikkje minst er viktig for styring av konsulentstøtte på desse miljøområda.

Gasskontroll

Biltilsynet er godt i gang med miljøkontroll (Co) av køyretøyparken, eit viktig satsingsområde i åra frametter. Når leiinga ved Statens vegvesen Hordaland har vedteke at kunnskap om luftureining skal vektleggast i vårt miljøarbeid, seier det seg sjølv at vi også må byggja opp fagkunnskap på gassutslipp frå bilparken, seier Instebø, som òg vil nemna tunnelventilasjon som eit aktuelt fagfelt



innan miljøvernet — der Vegvesenet i Hordaland har ein del kompetanse.

Læra av andre

— Kan Vegvesenet læra noko av andre, som er komne lenger i miljøarbeidet?

— Sikkert. Eg har planar om å vitje større private verksemder med miljøvern-avdelingar. Kan hende har nokre av kommunane i Hordaland fylke miljøeks-pertise, og eg vil ta ein runde til desse òg.

— Korleis kan alle avdelingane i Vegvesenet dra lasset saman mot eit betre miljø?

— Det er vedteke at kvar avdeling skal nemna opp ein kontaktperson som eg skal samarbeida med. Vi må mellom anna koma med framlegg til kompetanseområde som bør styrkast, og leggja mål og strategi for det vidare arbeidet. Eit framlegg til arbeidsopplegg bør vera klart i løpet av året, slik at miljøinnsatsen i Statens vegvesen Hordaland er i drift i 1992.

Vegtrafikk i Hordaland

— Miljøproblema er vide. Har du fått definert ei grense for arbeidet ditt i Vegvesenet?

— Vegsjefen har bede om ei utgreiing om miljøproblem som skuldast vegtrafikk og Vegvesenet si drift i Hordaland.

— Vil ozonlaget bli påverka av at vi skjerpar oss i Hordaland?

— Sett i ein større samanheng monnar det ikkje stort det vi gjer på lokalt plan. Men innsatsen må styrast mot ureininga frå dei største byane, som produserar ein ikkje uvesentleg lokal luftureining.

Tenk miljø — køyr piggfritt!

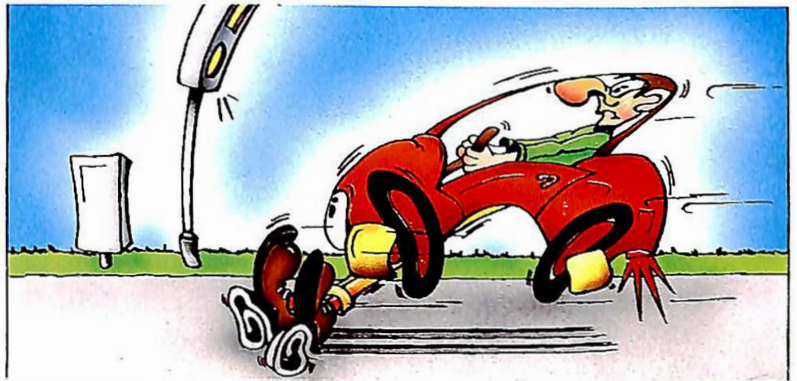
Vegvesenet har informert atskilleg om piggdekkslitasje dei siste par åra. Støvet som piggdekkka slit av vegdekket er eit problem, som ikkje minst astmatikarar er plaga med. Dette er eit døme på ein miljøretta innsats frå Vegvesenet sin side, og ein kampanje som vil halda fram.

— Kor stor del av luftureininga kjem frå vegtrafikken?

— Her snakkar vi om gassar frå forbrenning av drivstoff, og bly ligg her på topp. Nesten alt blyutslepp kjem frå vegtrafikken. Når det gjeld koloksyd kjem 61 prosent frå køyretøya, om lag 23 prosent av koldioksyden skuldast vegtrafikk, 30 prosent er talet for nitrogenoksyd, medan soveldioksyden frå bilane utgjer 4 prosent av samla utslepp i Norge.

Unnateke koldioksyd er alle desse gassane skadelege for menneske, dyr og dels plantar.

Trapper opp auto-matisk trafikkontroll



Den automatiske fartskontrollen har vist seg å gi gode resultater. (Tegning: A.W. Solerød, Statens vegvesen Akershus.)

AV ØRJAN M. TVEIT TRAFIKKSEKSJONEN

Automatisk trafikkontroll ble innført for å redusere antall trafikkulykker. Dette er tiltak som gir besparelser for samfunnet. Gjennom å senke hastighetsnivået på overvåkte strekninger har en fått færre ulykker på landsbasis. Nå kommer også automatisk rødlyskontroll i signalregulerte lyskryss. En håper at dette vil ha en positiv effekt på ulykkesituasjonen i lyskryssene.

Automatisk fartskontroll

Erfaringer fra Vegdirektoratet tilsier at automatisk fartskontroll på veger som oppfyller visse kriterier, gir en positiv virkning. Disse kriteriene er knyttet opp mot ulykkesfrekvens, ulykkestetthet og hastighetsnivå. Trafikkseksjonen ved Statens vegvesen Hordaland tar sikte på å utvide bruken av dette trafikksikkerhetstil-taket. Dette skal gjøres gjennom å øke overvåkingen.

Trafikkseksjonen har siden starten på automatisk fartskontroll i våren 1989 hatt en kamera-del som sirkulerer mellom de overvåkte strekningene. Nå har trafikkseksjonen anskaffet en ekstra utstyrspakke, slik at kontrollintensiteten kan økes. Seksjonen følger dermed opp Fylkestafikksikringsutvalget i Hordaland (FTU) sitt vedtak om økt bruk av ATK for å oppnå et lavere fartsnivå på vegene.

Dette skal skje ved å øke antall punkter og ved å flytte nåværende punkt som ikke lenger er aktuelle (vegomlegginger osv.).

Målet er ikke å ta så mange som mulig, men å få folk til å respektere fartsgrensene. Undersøkelser som den finske trafikforskeren M. Sulusjarin har foretatt, viser at ulykkesrisikoen ved en hastighetsovertredelse på 20 km/t er like stor som ved en promille på 1,0.

Vegdirektoratet har utviklet et automatisk utstyr for trafikkregistrering og fotografering av kjøretøy som kjører mot rødt lys. Kjøretøyene fotograferes forfra, slik at fører kan identifiseres og kjøretøyets registreringsnummer kan leses. Utstyret monteres i lysregulerte kryss og fotgjengerfelt.

I løpet av våren vil trafikkseksjonen sette i gang prøvedrift i Bergen. Vi satser i første rekke på kontroller i to lysregulerte kryss. På bakgrunn av den erfaringen som vi høster her, bestemmes den eventuelle videre utbyggingen av automatisk rødlyskontroll i Bergen.

Arbeidsdelingen mellom politi og Vegkontoret vil være som tidligere. Vegkontoret står for den tekniske delen ved opprettelse av kontrollpunkter og drift av den automatiske rødlyskontrollen. Politiet får overlevert lister over kjøretøy som har kjørt på rødt lys. På grunnlag av listene, og eventuelt bilde, utstedes forenklet forelegg til føreren.

MILJØ-JEGERNE

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

Møt vegens miljø-jegere. Biltilsynets køretøykontrollører er på farten igjen. De sjekker at bilen din ikke slipper ut for mye kulloksyd. De arbeider for et bedre miljø.

Mye tyder på at innsatsen er mer nødvendig enn noensinne. Kontrollene i fjor viste at hver fjerde bil ikke holdt kravene til avgasser. Så langt i år kan målingene tyde på at så mange som hver tredje bil spyr ut for mye Co.

Bilparken eldes

Dette kan ha sammenheng med at bilparkens gjennomsnittsalder er økende, som et resultat av vanskeligere privatøkonomi for Ola Nordmann.

Bileierne tror kanskje de sparer penger på redusert vedlikehold av bilen. Der tar de feil. Høyere Co-utslipp gir økt bensinforbruk og dårligere driftsøkonomi.

Biltilsynet samarbeider med «Automobilbransjens forening i Bergen» om miljøkontrollen. En hel uke i april hadde publikum tilbud om gratis miljøkontroll på 29 verksteder i Bergen, Fjell og Lindås. Samtidig drev biltilsynet ambulerende utekontroll av bensindrevne biler.

Informasjon

En instruktiv folder blir delt ut til alle som blir kontrollert. Her kan publikum gjøre seg kjent med de 10 miljøvetreg-



Fire av biltilsynets miljø-jegere klar til aksjon. Fra venstre: Jan Sverre Aasbø, Svein Harry Hanssen, Trond Bruvik og Rolf Gullachsen.

lene for bilførere. Alle som har lovlig utslipp får en grønn oblat til å klebe på bilruten, med teksten «Miljøkontrollert 1991».

Kravene er klare. For personbiler som er registrert i 1989 eller senere skal det ikke være Co-utslipp når bilen går på tomgang. Disse bilene skal ha katalysator.

Biler som er registrert i perioden mellom 01.10.1979 og 01.01.1989 har lov å avgi opptil 3,5 volumprosent Co, mens biler registrert mellom 01.01.1974 og 01.10.1979 kan avgi opptil 4,5 volumprosent Co. For personbiler som er eldre enn dette gjelder det ingen Co-

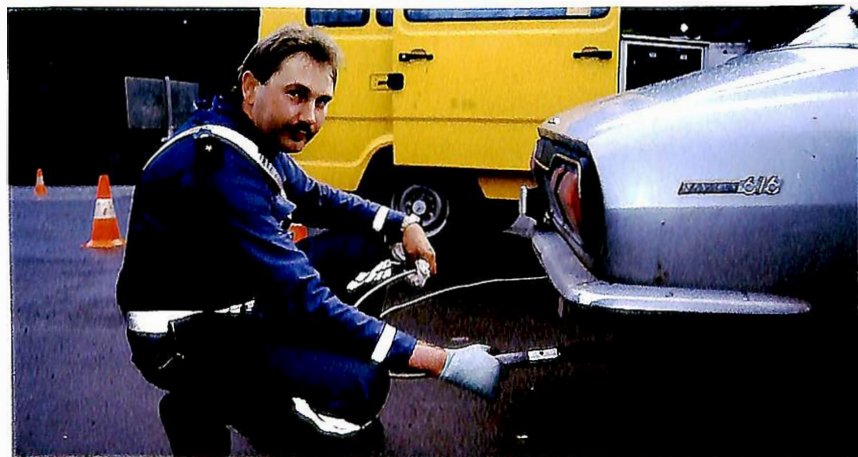
krav, men også disse bør kunne nå ned i 4,5 – med enkle justeringer.

Hvilke justeringer snakker vi så om?

Skifte av plugger og stifter, samt luftfilter, er det aller viktigste. Justering av tenning kan også forbedre avgassvolumet. Miljøkontrollen kan dessuten gi deg et vink om at motoren må justeres. Forgasseren er det siste som bør sjekkes.



Svein Harry Hanssen noterer måleresultatet.



Jan Sverre Aasbø i gang med Co-målingen.

VELDIG POSITIVT!

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

– Biltilsynets miljøkontroll er et veldig positivt tiltak, sier Helge Hansen til Veg i Vest. Han var en av dem som ble vinket inn under en miljøkontroll på Søreide i Fana. Måleapparatet viste at hans Ford Escort årgang 1977 nok spydde ut alt for mye kulloksyd.

Men Hansen visste råd. Han arbeider til daglig i bilbransjen, og greide gjennom noen målbevisste tak med skrutrekkeren å justere ned måleresultatet til godt under lovlig utslipp. Hansen greide på under ett minut å endre blandingsforholdet mellom luft og bensin, slik at bilen endret status fra miljøsynder til kjøretøy med grønn «miljø-kvittering».

Men Hansen er ikke representativ for den jevne bilist. De fleste bør nok overlate justeringsjobben til fagfolk, og besøke et bilverksted før de kan få utlevert det grønne «stempleet» fra biltilsynet og bilbransjen.

Populært

Miljøkontrollen går kvikt unna på Søreide. Biltilsynets blide gjeng gjør unna ca. 50 biler i timen, når ikke Veg i Vest og andre pågående presseorgan forstyrer.

Det er såvidt mannskapet rekker en slurp av kaffekoppen før frivillige bilister har oppdagat skiltet om miljøkontroll, og svinger inn for å la seg måle. Frivillig. Det er tydelig at tiltaket er blitt kjent, gjennom annonser og ryktebørsen. Dessuten sier flere at de har hørt forhåndsintervju med avdelingsleder Gunnar Brodahl i radio.



– Flott tiltak dette her, smiler Arne Jensen, mens Rolf Gullachsen skriver mangellapp for ulovlig Co-utslipp.

Fullt hus

Arne Jensen er en av dem som frivillig svinger inn på kontrollplassen, og ber om sjekk.

– Dette har jeg ikke prøvd før. Det er nyttig å få en pekepinn på situasjonen, sier han til Veg i Vest. Jensen er eier av en Opel Rekord 84-modell. Målingen viser fullt hus – 6,25 volumprosent kulloksyd. Det er det høyeste utslippet måleapparatet kan registrere. Her er det bare å bestille time hos verkstedet.

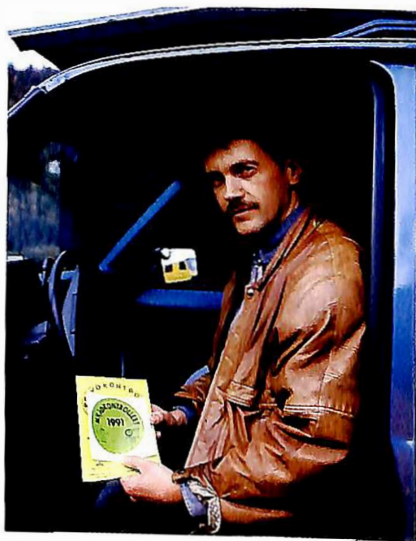


Helge Hansen jobber i bilbransjen, og justerte Co-utslippet på bilen sin i løpet av 2 minutter ved hjelp av en skrutrekker.

Også andre mangler tas

– Flott tiltak, sier Jensen, og takker biltilsynet for gode råd om hvordan han kan oppnå bedre driftsøkonomi på bilkjøringen.

Avgassmålingene er det vesentlige under disse kontrollene, men dukker det opp biler med også andre synlige mangler, så blir det nok anmerkninger om dette også på den lappen de skal ha med seg til bilverkstedet.



Jan Sagstad har fått en nyttig sjekk på gassutslippet fra bilen sin.

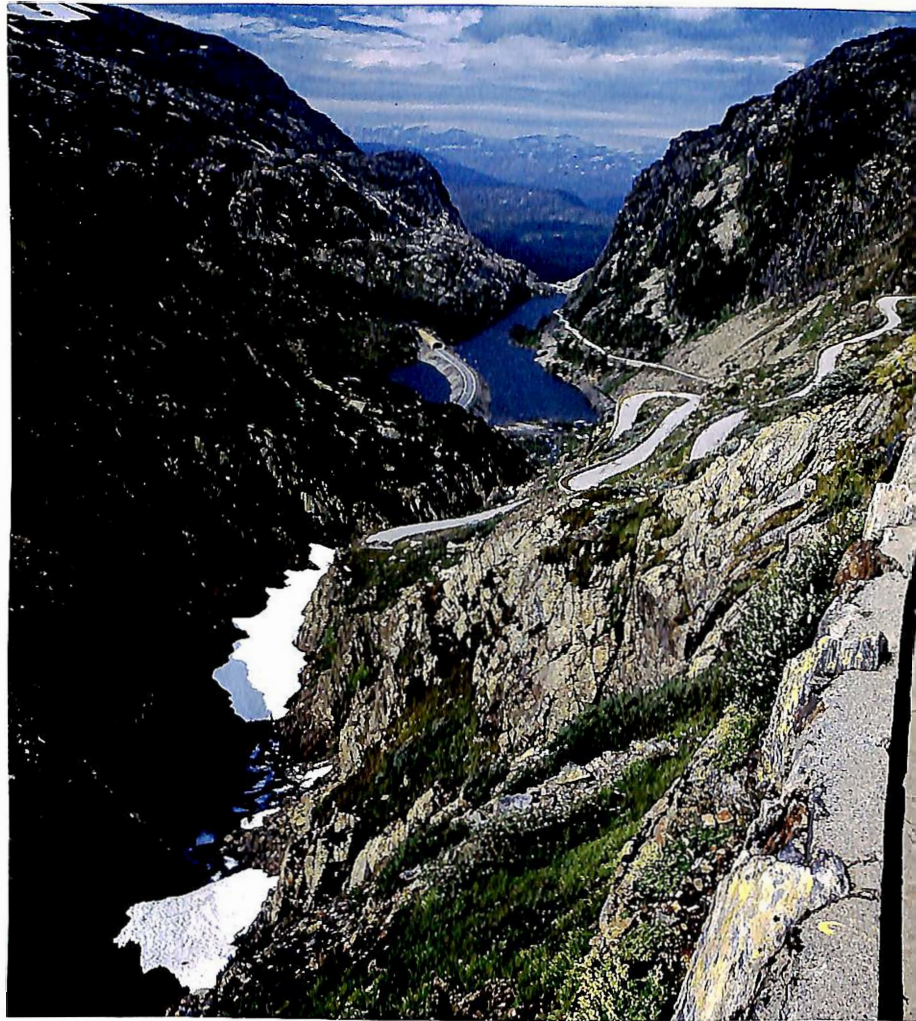


Vegmur med botanisk fargeprakt.

For å gjera distriktet vårt meir attraktivt for turisme vert det satsa på mange område innan reiselivet. Problemet er ofte kva ein skal satsa på. Gode idear må gjerne skrinleggjast av di kostnaden vert for høy.

Å finna kvaliteter innanfor sitt eige distrikt som allereie ligg der, for så å trekkja desse meir fram i lyset, kan vera ein veg å gå. Kan hende vil kostnaden i slike tilfelle ikkje vera så skræmeleg.

Eg vil her ta for meg vegstrekkinga frå Haukeli til Odda. Riksvegen har etter fleire omleggingar fått mange tunnelar, og turistane ei mindre oppleving i desse naturvakre områda.



DEN GRØNE RUTA MELLOM HAUKELI OG ODDA

Heldigvis ligg ein god del att av gamlevegen, som for det meste er open for biltrafikk. Vegen er no over hundre år gamal.

Ei oppleving av de sjeldne

Kvifor ikkje marknadsføra Haukeli — Odda ved å køyra gamlevegane som «den grønne rute». Til «den grønne rute» kan ein så knytte til naturoppleving, friluftsliv og kulturminne.

Å køyre gamlevegen gjennom Dyrskar, ned Austmannalia, opp Håradalen, over Røldalsfjellet og ned gjennom Seljestadjuvet, vil for dei fleste vera ein oppleving av dei sjeldne.

AV NILS NONÅS OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

At turistane skal ha ei positiv oppleving i distriktet vårt ønskjer me sjølv sagt. Men vi vil òg at dei skal leggja pengar att etter seg. Det trur eg nettopp «den grønne rute» vil gje sitt bidrag til.

Produktutvikling

Med god marknadsføring og skilting vil mange velja å køyra «den grønne rute». Dei fleste vil òg køyra frå A til Å for å få alt med seg. Dei vil så bruka mykje meir tid på denne turen enn ved å følgja

riksvegen, at det vert behov for mat og hus. Såleis har ein fått turistane til å stoppa i distriktet, noko som er eit problem i reisesamanheng.

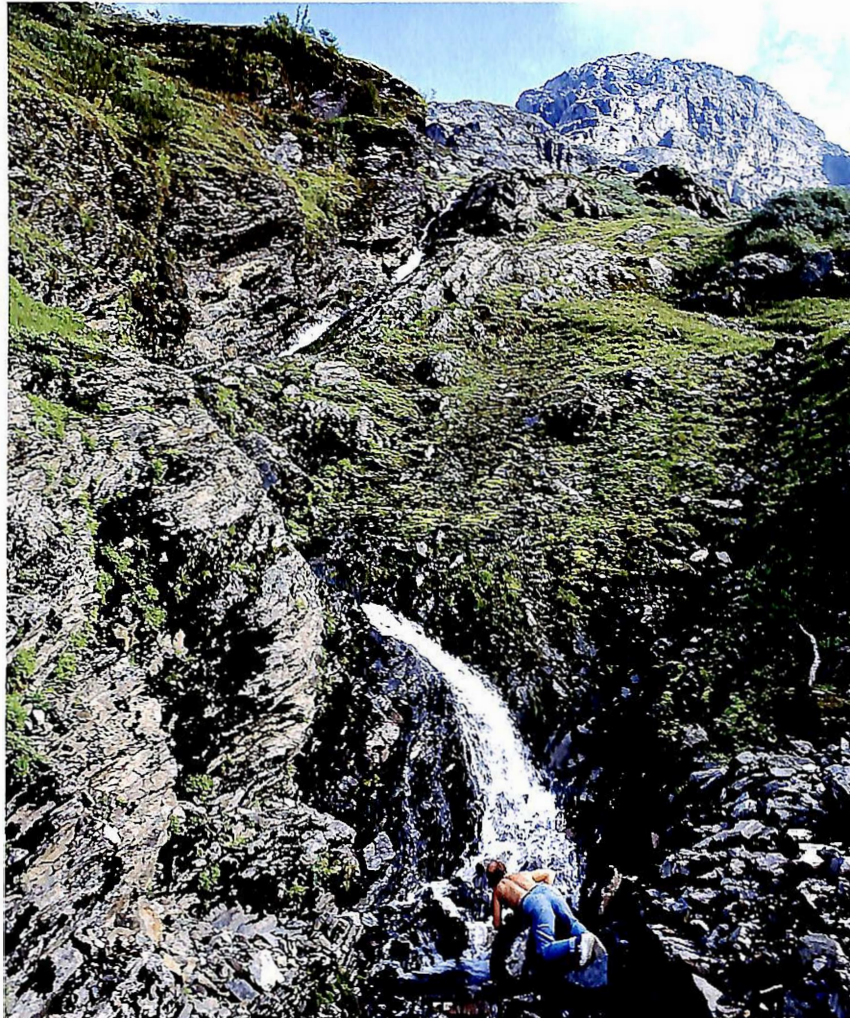
«Den grønne rute» ligg der, og kan marknadsførast allereie no, men sjølv sagt bør og kan dette produktet utviklast. Her kan byggjast parkerings- og rasteplassar, skilta kulturminne, knytta til fleire biter av gamlevegen osv.

Velkomst på fjellet

Ein informasjonskiosk på Haukelifjellet kan vera ein god idé. I marknadsføringa av Hardanger vert det sagt at «du er velkomen til Hardanger». Kvifor ikkje



Vegen gjennom Seljestadjuvet vil bli opna for småbilar att i sommer.

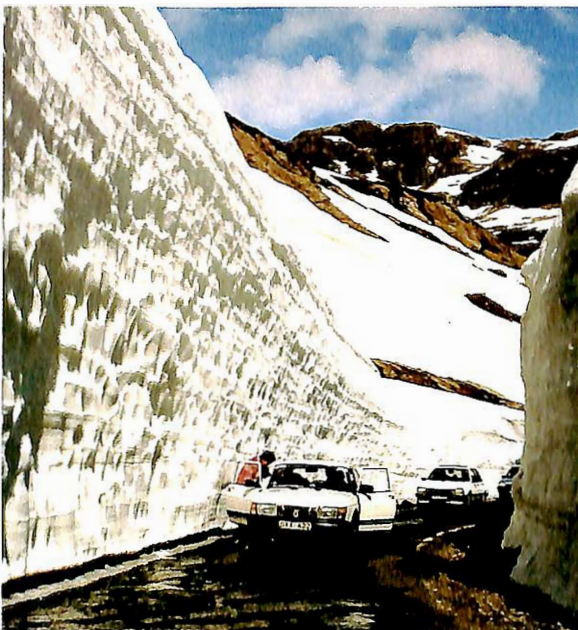


Rasteplass med krystallklart drikkevatn.

møte personleg opp og ønskja turistane velkomne til tuns? Dette er god gamaldags folkeskikk (og god service). Slik kan ein marknadsføra Hardanger med å dela ut brosjyrer, svara på spørsmål, og tilrå ulike opplevingar. Gjerne å dela ut smaksprøver av distriktet sine produkt, slike som frukt og bær, geitost osv.

Eit turistkontor i Odda er vel og bra, men husk at mange turistar er allereide då på veg ut av distriktet.

Saman med kommune, reiselivsnæring/lag, kulturminne-vernarar og friluftsiinteresser kan Vegvesenet profilere seg på ein god måte, heilt i tråd med dei nye oppgåvene vi i framtida skal ta oss av.



Høge brøytekantar i Dyrskar fristar turistane til ein ekstra stopp. (Foto: Geir Brekke).



Minibussen hamna i elva ved Tvinnebrua, ei av dei mange trafikkulukkene på denne plassen. (Foto: Arne Tvinde.)

Danseband fekk svinga seg på Tvinnebrua

«Standardsjokk» på Tvinne og Skromle inn i neste vegplanperiode



Georg F. von Krogh (t.v.) og Arnfinn Ansok legg fram detaljplan for ny veg ved Skromle på forsamlingen. (Foto: Erling Grønsdal.)

Ein buss fullasta med musikantar og instrument gjorde rundkast på Tvinnebrua, mellom Voss og Vossestrand. Dansebandet fekk verkeleg vaska seg, og måtte få seg mellombels klesbyte på garden. Det gjekk bra den gongen. Både før og sidan har det vore fleire utforkøyningar på den trange brua ved Tvinnefossen, men til no har det til alt hell ikkje vore dødsulukker her. Det har det vore ved Skromlebrua, litt lenger nord på E68. Planane er snart klare for omlegging av både parsellane. Pengemangel tyder likevel på at ein tidlegast kan venta ombygging forbi Tvinne og Skromle i neste vegplanperiode, i 1994-97, opplyser overing. Arnfinn Ansok til Veg i Vest.

AV GEIR BREKKE

– Kor langt er Vegvesenet kome i planprosessen?

– Hovudplanen for den 1,4 km lange Tvindeparsellen er godkjent av Vegdi-

rektoratet. Detaljplanen vil bli fremja på forsamlingen. Kostnaden for denne omlegginga, som m.a. gjev ny bru over elva lenger sør enn i dag, er på 10,6 mill. kroner. Vegvesenet har m.a. justert planane for å gje rom for ny campingplass på Tvinne, tilpassa den nye E16.



Tvinnebrua er smal, med krappe kurvar på b e sider. (Foto: Eirik Rønvik.)

Godkjende planar våren 1992

Når det gjeld den 400 meter lange Skromleparsellen er det berre eit linealternativ, og Vegvesenet har her gått beinveges på detaljplan. Denne vil bli fremja parallelt med Tvinneplanen, f r ferien, og omfattar ny bru over Stranda-elva. Totalkostnaden for parsellen er på 6,4 mill. kroner.

– Vi reknar med å ha godkjent b e detaljplanane våren 1992.

Vinje og Oppheim

– Kva andre flaskehalsar står att mellom Voss og Sogn grense f r det blir samanhengande stamvegstandard?

– I Vinje sentrum er det aktuelt med ei omlegging på 900 meter, medrekna rundk yring i krysset E68–Rv.13. Dette er eit trafikknutepunkt mellom stamvegen og Vikafjellsvegen. Bussterminal er allereie bygt. Kostnaden for denne parsellen er på kring 10 mill. kroner.

I Oppheim sentrum står det att utviding av eit smalt parti på 1,4 km, samt bygging av gang- og sykkelveg. Kostnaden er her 9 mill. kroner.

Pengar er det like lite av til ombygginga på Vinje og Oppheim som f r Skromle og Tvinne, seier Ansok til slutt.



Tvinnebrua ligg ved den vakre Tvinnefossen, ein populær plass i turistsesongen. Den nye vegplanen for parsellen gjev rom for ny campingplass i området. (Foto: Eirik Rønvik.)



Ei ny 40 meter lang bru ved Skromle vil fjerna eit farleg ulukkespunkt og «standardsjokk». (Foto: Eirik Rønvik.)

ER ASFALTARBEID FARLIG?

AV BJØRN LANGEDAL

Undersøkelse av 30 asfaltarbeidere ved Statens vegvesen Hordaland viser at 10 av disse ikke kan utelukkes å ha løsemiddelskader. 6 har skader hvor man ikke finner andre årsaker enn løsemiddeleksponering, og for de øvrige 4 kan løsemiddeleksponeringen være årsaken.

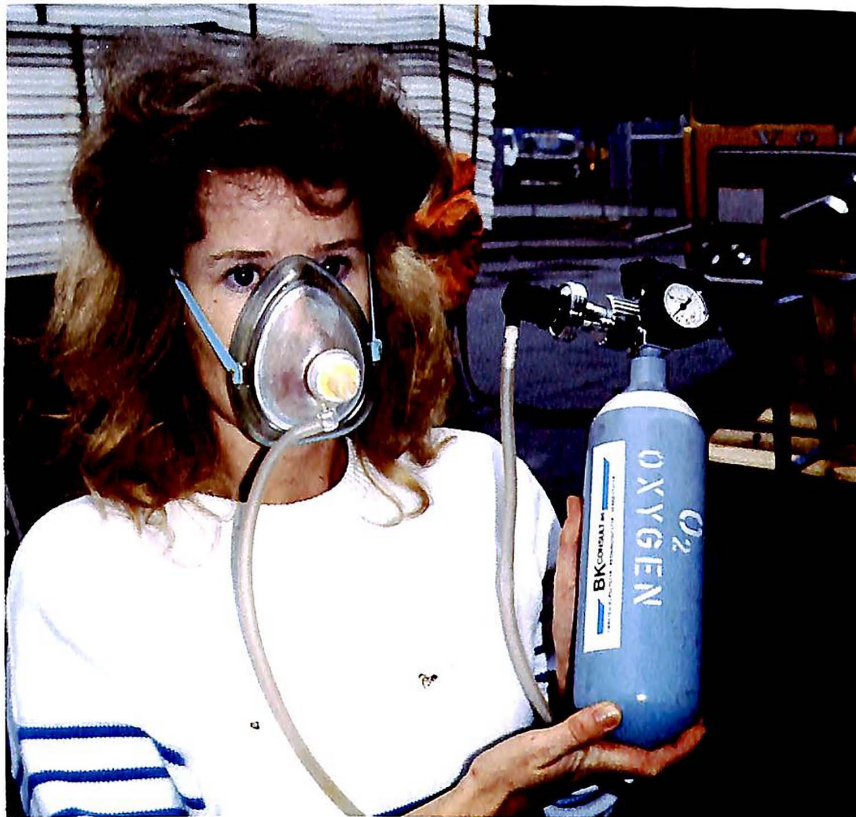
Undersøkelsen er utført av bedriftshelsetjenesten ved Statens vegvesen Hordaland, sammen med spesialister ved Haukeland Sykehus. Selv om det er påvist skader hos en del av de undersøkte, er det ikke dokumentert at dette skyldes asfaltarbeid. Vi vet at det tilsettes løsemidler i bitumen som brukes i asfaltproduksjonen, og vi kan derfor ikke utelukke at asfaltarbeid kan være medvirkende årsak til skadene.

Alle som var med i undersøkelsen har vært eksponert for «andre løsemidler» enn asfaltdamper. De skadede har i gjennomsnitt vært eksponert i 6,7 år for «andre løsemidler», mens de som ikke er skadet har i gjennomsnitt vært eksponert i 7 år. Imidlertid har de skadede arbeidet med asfalt gjennomsnittlig 12,8 år, mens de som ikke er skadet «bare» har arbeidet med asfalt i 6,6 år i gjennomsnitt.

Målinger på arbeidsplassen

Parallelt med helseundersøkelsene har vernetjenesten fått utført målinger i arbeidsatmosfæren hos de samme asfaltarbeiderne i sesongen 1990. Målingene og analysene er utført av Chemlab/Services i Bergen. Her har vi også sammenlignbare målinger fra tidligere år. Resultatene viser at konsentrasjon av løsemidler i asfaltdampen er betydelig redusert, særlig det siste året. Imidlertid er det relativt høye verdier av løsemidler i asfaltdampen ved legging av asfalt i tunneler. Også oppe på utleggeren og i valsene er det høyere verdier enn det som kan aksepteres.

Årsaken til at konsentrasjonen av løsemidler i asfaltdampen er lavere nå enn før, er at det nå brukes andre tilsetning



På kort sikt må det nyttes personlig verneutstyr for asfaltarbeidere. Dette vil bestå av friskluftmasker som blir koblet til fastmonterte flasker på utleggerne og i valsene. (Foto: Eirik Rønvik).

ger i bitumen. Disse tilsetningene har betydelig høyere kokepunkt, over 450°C, og et flammepunkt på ca. 170°C. Dersom vi da passer på at temperaturen på massen ikke overstiger 160°C, vil avdampingen av løsemidler bli svært lav.

Personlig verneutstyr

Til tross for at konsentrasjonen av løsemidler i asfaltdampen nå er betydelig lavere enn før, vil vi i Statens vegvesen Hordaland sikre oss at asfaltarbeiderne ikke skal risikere å bli skadet. På kort sikt vil vi måtte nytte personlig verneutstyr. Dette vil bestå av friskluftmasker som blir koblet til fastmonterte flasker på utleggerne og i valsene. Når det legges asfalt i tunneler skal også de øvrige asfaltarbeiderne bruke filtermasker.

På lengre sikt vil vi få påmontert overtrykkshyter på utleggerne og valsene,

med filtrert innblåst luft. Maskinførerne vil da være sikret mot forurensninger i arbeidsatmosfæren.

Løsemidler kan også tas opp gjennom huden. Det er derfor viktig å tilrettelegge vaskemuligheter, slik at arbeiderne får mulighet til å vaske seg før måltidene og etter hver arbeidsøkt. Om mulig vil også dusj være tilgjengelig i nærheten av arbeidsplassen.

Tilbudt annet arbeid

Vi vet at personer som har fått en skade som følge av påvirkning av løsemidler, vil ha denne skaden resten av livet. Det er her viktig å være klar over at skadene hos våre ansatte er på et tidlig stadium. Symptomene kan være konsentrasjonsvikt, lett hukommelsestap o.l. Skadene vil ikke utvikle seg dersom personen unngår ytterligere påvirkning av løse-

midler. Dette tar vi hensyn til, og vi har tilbudt de 10 som kan være løsemiddel-skadet annet arbeid, der de ikke vil bli eksponert for løsemidler. Vi har også informert dem om at de i privatlivet også må være oppmerksom på hva de puster inn av løsemidler. Dersom en både på arbeidsplassen og i privatlivet tar alle nødvendige forholdsregler, vil ikke skadene for våre 10 arbeidstakere utvikle seg, og de vil selvsagt ha sin arbeidsplass i Vegvesenet i Hordaland til de når pensjonsalderen.

Hva så med asfaltarbeid i fremtiden?

Som jeg tidligere har nevnt, er det svært lite løsemidler som er funnet i prøvene som ble tatt i 1990-sesongen. Som kjent skyldes dette at oljeselskapene er gått over til å tilsette andre destillater, med høyere kokepunkt og flammepunkt. Det vil være en oppgave for alle som arbeider med asfalt, både i Vegvesenet og hos entreprenørene, å sette krav til oljeselskapene, slik at lettflyktige destillater ikke blir tilsatt bitumen. Det vil også være viktig å se til at temperaturen på asfaltmassen ikke overstiger de grenser som blir fastlagt. Dette er viktig for de som har ansvaret for produksjon av asfalt, både i Vegvesenet og hos entreprenørene.

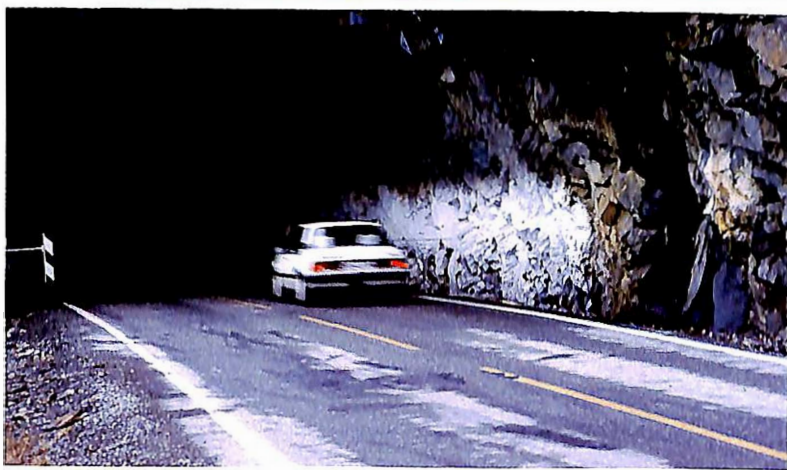
Likewise må asfaltarbeiderne være oppmerksom på at ved en del asfaltlegging kan den administrative norm for løsemidler i arbeidsatmosfæren komme til å overskrides. Dette gjelder særlig ved legging i tunneler og ellers i trange rom. Også ved legging av kald oljegrus, og i forbindelse med penetrering, kan den administrative norm overskrides, særlig på varme, solrike dager.

En skikkelig personlig hygiene er også viktig for å unngå opptak av løsemidler gjennom huden.

Oppfølging

Alle kjemikalier kan være farlig dersom vi ikke vet hva vi arbeider med, og hvordan vi skal forholde oss til dem. Når det gjelder asfalt vet vi nå at der forekommer løsemidler, og vi kjenner til konsentrasjonene. Når vi nå setter i verk de tiltak som er beskrevet, og arbeiderne blir gjort kjent med de faremomentene som kan opptre, skal ikke asfaltarbeid føre til helseskader. Imidlertid må vi fortsatt følge opp med målinger i arbeidsatmosfæren, slik at vi har kontroll med konsentrasjonene. Jeg antar at flere fylker vil gjennomføre helseundersøkelser av sine asfaltarbeidere, for å få avklart om noen kan være løsemiddel-skadet. Dette vil trolig bli koordinert fra Vegdirektoratet.

Gode røynsler med kvitmalte tunnelvegger



Vedlikeholdsområde R5 har gode røynsler med kvitmalte tunnelvegger, som her i Ednatunnelen på Rv. 550 i Odda. (Foto: Geir Brekke).

AV LARS ØYRE

Overgangen fra lys i dagen til tunnelmørke kjem ofte for brått på trafikantane. Serleg er dette ei stor omstilling for auga, der ein kjem fra låg, sterk kveldssol og inn i ein mørk tunnel.

Ikkje på langt nær alle tunnelar har belysning, men sjølv med opplyst tunnelrom er overgangen stor. Mange trafikantar føler at dette er ein trafikksituasjon som kan enda i ulukke.

Korte og mørke rasoverbygg er òg ofte utsett for ulukker i denne samanheng. Serleg farleg er det med sauer eller andre husdyr som har teke seg inn i overbygga. For bilisten er faren for kollisjon stor, anten med husdyra eller møtande trafikantar.

Mjuka trafikantar som gåande og sykklande lever også eit spesielt farleg liv i desse overgangane fra lys til mørke.

Malte tunnelsider

For å avhjelpe dette i noko mon er det m.a. i Odda-området foreteke maling av tunnelsidene.

Inngangspartia i om lag 200 m lengde er malt i ei høgd på 2 m. Dette gjer overgangen betre, og ein får betre tilvenning til dei mørke tunnelsidene.

Der tunnelbelysningen har såkalla minimumsstandard, er også dette til stor hjelp.

Tilbakemeldingane fra bilistane er berre positive, med klar beskjed om at dette fremjar trafiktryggleiken.

Fleirbruk av merkeutstyret

Det er vegmerke-malarane som utfører dette arbeidet. Med enkle omstillingar kan dei endre malestråla frå vegbane til tunnelside.

Rett nok må dei ha særskild malingstype, men det er innkjøpt til føremålet.

Så langt er røynslene gode, og me tek gjerne mot fleire syn på denne utføringa.

Anleggsstart i Lussandberget i august



Utbedring av E68 forbi Lussandberget kan ta til i månedskiftet august/september i år.

AV VEBJØRN AKSNES OG
EIRIK RØNVIK (foto)

Planavdelinga ved Statens vegvesen Hordaland har lagt ut detaljplanar for utbedring av E68 mellom Kvanndal og Øystese. Planane omfattar to strekningar med sers dårleg standard. Vegbana er mellom 3,5 og 5,5 meter, med mange krappe kurvar og bratte stigningar.

Innanfor planstrekningane er det òg parti med rimeleg rette vegstrekningar. Dette gjev store sprang i standard som fører til farlege situasjonar, der ulukke stundom blir resultatet.

Hemmar utviklinga

Mest kjent er likevel problema med å

koma seg fram. Dette gjeld særleg i turistsesongen om sommaren.

E68 mellom Kvanndal og Øystese er utbetra på fleire strekningar dei siste åra, og standarden blir høgare år for år. Likevel kan ein hevda at «Hardangervegen» framleis er med og hemmar utviklinga i dette distriktet.

I mai i år blir der lagt fram planar for 6 andre problemstrekningar på denne delen av E68.

Ordførarar, representantar for reiselivet og vegsjefen sette våren 1990 opp ei liste over 9 utbedringstiltak, i prioritert rekkefølge. Dei blei grovt kostnadsrekna til 20 mill. kroner.

Lussandberget

I media er det «fjellhylla» forbi Lussandberget som har fått mest omtale. Det Vegvesenet planlegg her er breiddeutviding i om lag 100 meters lengde i austre

delen av Lussandberget, strossing av Lussandtunnelen til 2 felts breidde, og forlenging og utviding av dei møteplassane som alt eksisterar.

Desse tre tiltaka har planavdelinga kostnadsrekna til om lag 1,2 mill. kroner.

Med desse tiltaka reknar vi med å løysa dei verste problema med å koma seg fram.

Anleggsstart i august

Dersom finansieringa går i orden, og grunninnløysinga går rimeleg fort, blir det anleggsstart i august/september i år. Anleggsarbeida vil då skje etter at den største turisttrafikken er avvikla i år.

Målet med utbedringane er å gjera det lettare og tryggare å ta seg fram på E68. Statens vegvesen Hordaland vonar å gjennomføra alle tiltaka innan utgangen av 1992.

Vegfast ferjesamband i Stolmasund

Kva skal skje med det ledige ferjemateriellet når Askøybrua, Salkusbrua, Kvisti bru, Trekantsambandet, Hardangerbrua og Halsnøysambandet er teken i bruk, om nokre år? Detaljerte planar ligg enno ikkje føre. Men vegsjefen presenterte ein idé, i ein munter tale i festleg lag under kvinnedagen på Stord. Legg ferjene på rekkje og rad mellom øyene i Austevoll. Så sant lemmene ligg nede vil dette gi vegfast samband mellom øyfolket i vest. Ideen blei hjarteleg motteken.

Martinsen tenkjer seg prosjektet gjennomført i 2 byggjesteg. Øvst på denne nye prioriteringslista står Stolmasund, som skil Stolmen og Selbjørn. Mellom Gåsnes på Stolmen og Sekje på Selbjørn er sundet på det smalaste. Der høver det å sleppa ut ankerfestene til dei første 7 ledige bilferjene i fylket. Det blir ferjene Odda, Meland, Austevoll, Fitjar, Masfjord, Austrheim og Alversund.

Like gjevt som golf

Byggjesteg 2 vil gje tilsvarande samband mellom Store Kalsøy og Hundvåkøy, med resten av dei overtallige ferjene i Hordaland.

Løysinga oppfyller ein gamal draum om vegsamband mellom øyene i Austevoll. Samstundes vil tiltaket gje ein ny turistattraksjon, på line med den påtenkte golfbana i Austevoll. Minst!

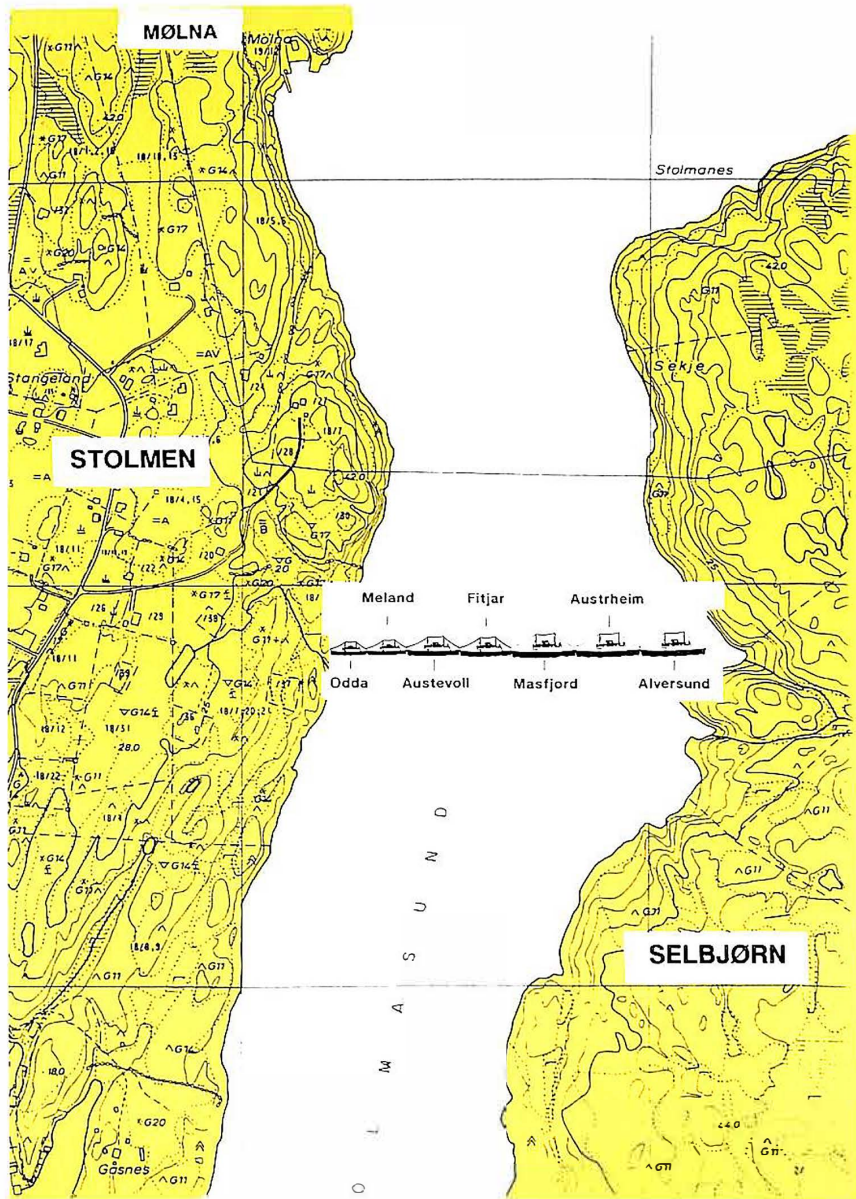
Bridge og fiske

Her kan bygdafolket halda kurs i bridge og lefebaking. Underhaldning på ferjer som dette er vestlendingane godt kjende med frå før (teaterbåten – MIF «Innvik»).

For sportsfiskarane vil dette nye ferjetilbodet gi nye, store utfordringar. Dei kjem til å stå tett langs ripene, sa vegsjef Josef Martinsen i talen sin under kvinnedagen.

grek.

Slik tenkjer vegsjefen seg 1. byggjesteg i det vegfaste sambandet i Austevoll, med 7 ferjer trygt oppankra på rekkje og rad over Stolmasund. (Montasje: Frode Borge og Roar Østerbøe).





Profilmålinga for Statens vegvesen Hordaland innheld fleire overraskingar, seier seniorkonsulent Thore Olaussen i Opinion A/S.

Vegvesenet er effektivt og oppteiken av trafikktryggleik

AV GEIR BREKKE OG
EIRIK RØNVIK (foto)

Av eit utval på 400 hordalendingar meiner 63 prosent at Statens vegvesen Hordaland gir inntrykk av å vera ein effektivt etat. Heile 80 prosent seier at Vegvesenet er oppteiken av trafikktryggleik, medan 55 prosent meiner at etaten også er engasjert i miljøvern. Undersøkinga er gjennomført av Opinion A/S i Bergen. Seniorkonsulent Thore Olaussen seier i ein kommentar til Veg i Vest at Vegvesenet til dels kjem betre ut av undersøkinga enn det ein kunne venta av medieomtalen dei siste åra.

– Eg er litt overraska over at folk i så stor grad oppfattar Vegvesenet som effektivt. Myten om at det er fleire vegarbeidarar som ser på karen som jobbar i grøfta, er iallfall slått sund. Undersøkinga viser at særleg folk i Bergen synest Vegvesenet driv effektivt. Her har det òg vore synlege prov på at Statens veg-

vesen har fått sving på vegutbygginga, t.d. med utbygging av nordre innfartsåre, etter 20 års politisk diskusjon.

God miljøkarakter

«I kva grad meiner du Statens vegvesen Hordaland er oppteiken av miljøvern?» er eitt av spørsmåla. Her svarer 10 prosent «i stor grad», medan 45 prosent svarer «til ein viss grad». På minussida svarer 27 prosent «i mindre grad», og 7 prosent «ikkje i det heile teke» (12 prosent er ikkje sikker).

Det er altså eit fleirtal, 55 prosent av dei spurte, som synest Vegvesenet er oppteike av miljøvern. Dette er 12 prosent meir enn det Statens vegvesen Vestfold oppnådde i ein tilsvarende undersøking, utført av Opinion i 1990. Vestfold fekk stadfesta same nivået etter at ein hadde gjennomført ein større informasjonskampanje, mellom anna knytta til opning av ny E6 forbi Semsbyen.

Feilkopling mellom veg og miljø

– Ut frå den medieomtalen som t.d. kritikken frå Naturvernforbundet mot Vegvesenet har fått, skulle ein venta eit dårlegare resultat enn det undersøkinga viser, seier Olaussen. Resultatet kan forklarast med at folk flest ikkje dreg den

same koplinga mellom store vegprosjekt og miljøvern, som det naturvernarane gjer. Dei færreste ser på betre vegsamband som det store trugsålet mot miljøet. Inntrykket som festar seg er at Naturvernforbundet Hordaland går imot kvart einaste vegprosjekt som planleggjarane ved Statens vegvesen legg fram. Det ser ikkje ut til å samsvara med folk flest si haldning til miljøvern.

Lokal motstand

– At utvalet i undersøkinga er henta frå heile fylket, kva verknad kan det ha for resultatet?

– Vi har klarlagt svara gruppevis etter om dei bur i Bergen eller resten av fylket. Svarfordelinga er så godt som lik på båe gruppene.

Dersom vi spurte om haldninga til konkrete einskildprosjekt, der det er sterk, lokal motstand, ville det nok vera ein annleis profil. Men som sagt – eg er i tvil om det er miljøvern folk flest på Vestlandet legg størst vekt på når ein går imot vegprosjekt, sjølv om det ofte er miljøvernorganisasjonane som skrik hø-gast.

– Eit døme på dette er Trekantsambandet i Sunnhordland, seier seniorkonsulent Thore Olaussen til slutt.

TRIVELEG ARBEIDSPLASS

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

To tredjepartar av eit utval på 104 av dei kring 1.000 tilsette i Statens vegvesen Hordaland seier at dei trivest svært godt på arbeidsplassen. «Ganske godt» er det 31 prosent som har det. Det gjev totalt 98 prosent som meiner at Vegvesenet er ein god arbeidsplass.

Undersøkinga er gjort av Opinion A/S, parallelt med profilundersøkinga blant publikum i fylket.

Best i utedrifta

Svarfordelinga mellom Spelhaugen og utedrifta syner at det er 5 prosent «trivelegare» ute enn inne. 70 prosent i utedrifta i fylket trivest svært godt, mot 65 prosent ved vegkontoret.

«Svært godt»-svara fordelar seg slik avdelingane imellom: Administrasjon 58 prosent, plan 64, anlegg 62, vedlikehald 80, lab 50, maskin 67 og biltilsyn 67 prosent.

Når fram med synspunkta

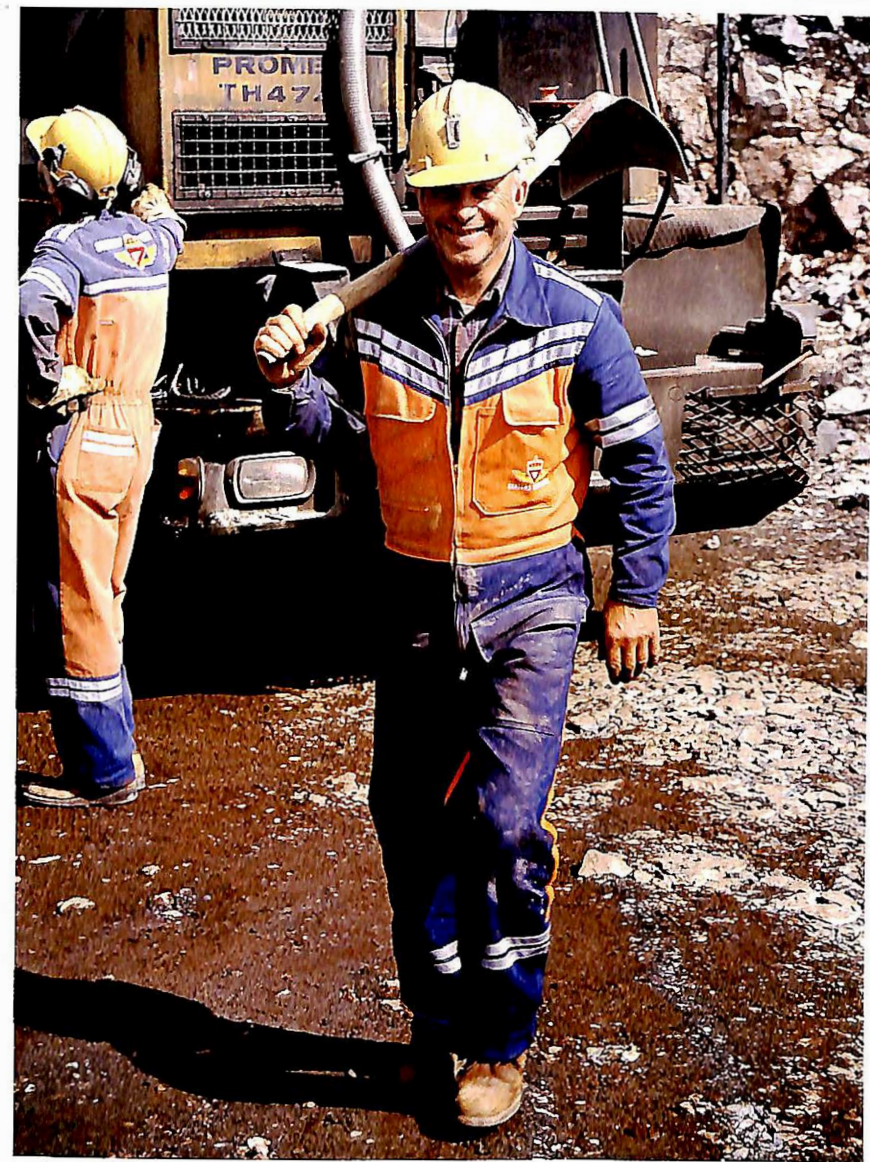
Av dei 104 spurte seier 37 prosent at dei i stor grad når fram med synspunkta sine til overordna, medan 49 prosent når fram «til ein viss grad», og 13 prosent i mindre grad. Fordelinga er nokså lik ute og inne.

Det mest negative trekket ved internundersøkinga kjem når Opinion spør kva inntrykk massemedia skapar av Statens vegvesen. Her svarar 40 prosent «ganske negativt», medan 29 prosent er noko meir diplomatisk, og svarar både positivt og negativt. Tendensen er at omtalen kjennest meir negativ på vegkontoret enn i utedrifta.

Effektiv og økonomisk

Er publikumsundersøkinga positiv for Vegvesenet sin effektivitet, så er internundersøkinga reine «sjødigginga». 103 av dei 104 svarar anten «svært god» (39 prosent) eller «ganske god» (61 prosent).

Pengebruken tykkjer 24 prosent er svært god, medan 65 prosent er ganske nøgd.



Dei tilsette trivest i Vegvesenet, endå meir i utedrifta enn på vegkontoret.

Trafikktryggleik meiner 67 prosent at Vegvesenet «i stor grad» er oppteken av. Tilsette i utedrifta dreg denne prosentsetningen oppover (78), medan dei inne dreg han ned (56 prosent).

Miljø

Når det gjeld miljøvern svarer 26 pro-

sent at Vegvesenet i stor grad er oppteken av dette, medan 60 prosent svarer «til ein viss grad». Utedrifta gir etaten betre karakter også her enn vegkontoret.

Når det gjeld tilhøvet mellom utedrift og vegkontoret, seier 13 prosent at dette er svært positivt, og 60 prosent «ganske positivt» – til saman 73 prosent med ei positiv vurdering av dette samarbeidet.

LIKESTILLINGSUNDERSØKELSEN:



Kvinnene på Vegkontoret mener at jevn kjønnsfordeling bedrer arbeidskvaliteten, mens mennene er mer i tvil.

Lav svarprosent — interessante tendenser

AV SØLVI MELSBØ NARUM OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

I januar ble det i regi av Likestillingsutvalget (LUV) gjennomført en Likestillingsundersøkelse blant alle ansatte i Statens vegvesen på Spelhaugen.

Formålet med undersøkelsen var å få frem hva folk mener om likestilling mellom menn og kvinner på arbeidsplassen.

Er dette noe vi er opptatt av? Eller er det bra som det er? Vi i LUV trenger å vite om folk synes det er viktig det vi driver med, og hva vi bør prioritere i arbeidet videre.

Resultatet av undersøkelsen har gitt

oss en del å tenke på. For det første var deltakelsen skuffende lav, bare 51% har fylt ut skjemaet. Dette kan tolkes på flere måter. Har de som ikke svarte latt det være fordi de er negativ til likestillingsarbeidet? Da er jo det også et svar. Eller er grunnen at skjemaet ble lagt til side og glemt? Er det tegn på likegyldighet, at likestilling ikke er viktig? Dette vil vi aldri få vite. Derfor vil jeg prøve å gi et bilde av det resultatet vi har fått av de utfylte skjemaene, som tross alt er 144 (av 283 totalt).

Det var 93 menn og 51 kvinner som svarte, og av disse er 110 mellom 30 og 50 år.

Det er også prosentvis bedre deltakelse av menn enn av kvinner. Avde-

lingsvis har deltakelsen vært svært variert: Laboratoriet på topp med 100%, anleggsavdelingen 69%, maskin 57%, plan- og administrasjonsavdelingen hadde begge 54%, vedlikehold 53%. Biltilsynet har den desidert laveste svarprosenten med 21%.

Sterke signaler fra få

Å tolke resultatet av en slik undersøkelse må først og fremst bli å trekke ut de sterke signalene som er gitt ved store flertall, og markerte forskjeller. Det er den lette delen av arbeidet. Imidlertid er det også viktig å merke seg signaler som er sterke selv om de er fra få svarere. Et eksempel på dette er at noen føler seg diskriminert med hensyn til lønnsutvik-

ling pga. kjønn. Det er ikke mange, men jeg mener det er alvorlig at noen gjør det. Derfor er dette noe vi må se nærmere på. Er det reelt? Hvis ikke, hva skaper den følelsen?

Ulik mulighet for faglig oppdatering

En tendens er også at kvinner føler seg forbigått av menn ved tildeling av interessante og utfordrende arbeidsoppgaver. I og med at de fleste karriere- og lederstillinger blir tatt fra intern rekruttering, så kan dette gjøre at kvinner ikke får det samme erfarings- og kompetansegrunnlag til å søke ledige stillinger.

Mange kvinner vet ikke om de får samme mulighet som menn til å delta på eksterne møter, representasjon o.l. Mye tyder på at de ikke vet om tilbudene. Det er også betydelig flere kvinner enn menn som mener nei, og dette viser vel at noen kvinner kanskje ikke får samme muligheter som menn til å holde seg faglig ajour ved kontakt med omgivelser og fagmiljø.

Hele 24,5% av de kvinnene som har svart vet ikke om deres synspunkter blir hørt. En relativt klar tilbakemelding til våre ledere om at støtte/utvikling/tilbakemelding ikke er godt nok ivare tatt, som forutsatt i medarbeidersamtalene. Mennene derimot føler at de får større gehør for sine synspunkter.

Kvinner bare miljøfaktor?

Mener vi at en jevn kjønnsfordeling vil bedre kvaliteten på Vegvesenets arbeid? Ja, sier kvinnene. Mennene deler seg i tre grupper: 30% ja, 40% nei og 30% vet ikke. Totalt sett er det jo mange som mener ja, men likevel er det verdt å merke seg at mange menn ikke tror at likestilling bedrer kvaliteten. Men da er det også interessant at 74% av mennene mener at likestilling er positivt for arbeidsmiljøet vårt. Altså, menn mener at kvinner er bra for miljøet, men ikke for kvaliteten på arbeidet. Mennene synes også i stor grad å være enig om at mangel på likestilling ikke er et problem hos oss. Dette er kvinnene mer usikker på.

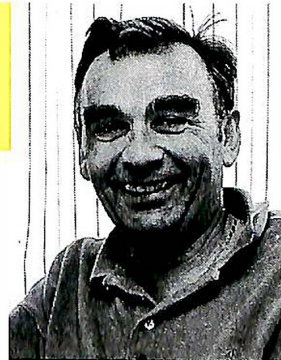
Mange gode støttespillere

Dette er i store trekk det vi kan lese av undersøkelsen, og det vil jo si at LUV har en jobb å gjøre. For handlingsplanen er vi pålagt å jobbe mot, selv om det blir harde tak i motvind, og vi får bakoversveis hele gjengen. Tross alt er det en trøst at vi har mange gode støttespillere blant de ansatte og ledelsen. Det vet vi, selv om de ikke kommer så tydelig frem i undersøkelsen. De er litt for få, men desto viktigere.

PARKERINGSNYTT



Tidleg ute skal den vera som vil ha seg parkeringsplass ved Spelhaugen 12. Leiarparkeringa nærast inngangsdøra til Vegkontoret er stadig nytta av sjåførar som elsker å improvisera, utan at instruksjonen gir dei rett til å nytta denne numvrerte plassen. Etter som Veg i Vest har førstehands utsikt mot dette området, kan vi tidvis ikkje unngå å registrere at plassen er populær i vide krinsar. Til og med tyngre brukargrupper ser seg nytte av tilbudet. Gjesten som på biletet har okkupert plassane 4 og 5, proklamerar attpå til at han er «motvillig bompengebetalar». Vi skal ha deg i kikkerten ved neste korsveg! (Foto: Erling Grønsdal).



På vegkanten

Jens Tveit Aga,
Søreidgrend

Tveit Aga utfordrar
Eva May Leirgulen, Stord.

I eit av vedlikehaldsomnia kom ein av våre bilar køyrande, då sjåføren brått oppdaga ei godt tilårskomen kvinne, som sto på vegkanten og haika.

Som tilsett i ein serviceetat stogga sjølvsagt vår mann, og tok den haikande med på turen vidare.

Etter ein stund seier han til den nye passasjerer:

— Du er ikkje mykje redd av deg, du, som står etter vegen og haikar. Ein høyrer jo om så mykje gale i desse tider. Du kunna risikera å bli valdteken, veit du!

Kona mumlar svaret i retur:

— Nei, da er eg ikkje. Ein kan ikkje vera så kresen i min alder.



VEGDIREKTORATET
BIBLIOTEKET
PB 6390 ETTERSTAD
0604 OSLO 6

MASSEKORSBÅND

RETURADRESSE:
Statens Vegvesen
Hordaland vegkontor
Postboks 3645
5033 Fyllingsdalen

