

VEGDIREKTORATET
26 AUG. 1991
BIBLIOTEKET



VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN HORDALAND



NR. 4 - AUGUST 1991 - ÅRGANG 15



Nr. 4 - 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:
Skål for gjennomslag i
Stongaffjelltunnelen på Askøy!
Tunnelgjengen har nok ein
gong grunn til å vera nøgd, og
er no i gang med driving av
Langfosstunnelen i
Åkrafjorden. Framme frå
venstre: Ingvald Gullbrå og
Anders Jordal. Ståande frå
venstre Per Mælen, William
Albrigtsen, Jostein Flatekval,
Johnny Nilsen, Arne Andersen,
Per Lian og Bengt Bergo.
Sjå reportasje side 18.
(Foto: Erling Grønsdal).

Baksdebilete:
Triveleg sommarjobb på
stamveganlegget ved Kvåle for
Anne Louise Flage (t.v.) og
Silje Ekeberg.
Stoff om stamvegarbeidet på
sidene 10-15.
(Foto: Erling Grønsdal).

Grafisk produksjon:
B/T/J. W. Eides Trykkeri

Ettertrykk velkomne —
men oppgje kjelde!

Fleksibilitet

Årsplan er kjekt å ha. Planen gir opplisting og prioritering av oppgåver som du veit skal gjennomførast i det komande året.

Men både drift og forvaltningsoppgåver som skal gjerast av Vegvesenet blir påverka av ytre tilhøve. Det er eit liv også utanom etaten.

Ikkje minst anleggsdrift, men og planavdelinga må på strak arm ta på seg nye, ikkje årsplanlagte oppgåver. Økonomiske rammevilkår og politiske vedtak let seg ikkje alltid forskottera eit halvår i forvegen.

Dette er ikkje nokon uvanleg situasjon for Statens vegvesen Hordaland. Gang på gang har medarbeidarane vist at dei er fleksible, og makter å rydda plass til ekstraoppgåver, som så og seia kjem rekande på ei fjøl.

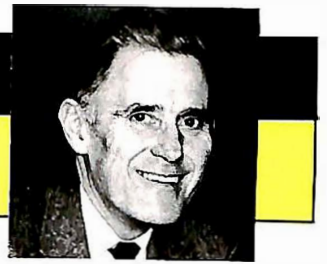
Det som skjedde 10. mai i år er eit døme. Då fekk plutselig Hordaland gledeleg nok 106 mill. kr ekstra til vegbygging, i samband med framlegging av revidert statsbudsjett frå regjeringa. Forsering av planarbeid og grunnkjøp, revisjon av byggjeprogram, etablering og oppfølging av nye vegentreprisar — det er mange bitar som skal falla på plass for at ein slik ekstra byggjeinnsats skal kunne gjennomførast. Det skal ikkje alltid så stor motbør til frå grunneigarhald før Vegvesenet må gjennom ein meir omstendeleg vedtaksprosess, med tilsvarande utsetting av sjølve byggjearbeidet.

Det er iallfall klart at den hyggelege ekstraløyvinga denne våren vil bli nytta maksimalt for å gje trafikantane eit betre tilbod i Hordaland.

Geir Brekke

INNHALD

Tilkomstveg til Klauvaneset	4
Vann anbodet Bildøy—Kolltveit	7
Bollefest for Røldalsfjellet	8
Miljøprioritering på stamvegen	11
Vidsyn i Vossaveldet	12
Luftig trekk mellom brutårna	16
Forsering av askøyvegar	18
Måloppnåing i vegcupen	20
Ros til Vegvesenet	22



Føraropplæringa bør inn i allmennutdanninga

Trafikkveksten har stagnert, og på einskilde område kan vi registrere ein svak nedgang. Enkelte typer trafikkulykker har derimot hatt ein sterk auke, og vi er sikkert alle samde i at vi har alt for mange alvorlege trafikkulykker på vegnettet.

Vegvesenet og kommunar har utbetra mange farlege vegstrekningar og ulykkespunkt, men når ferdsla aukar, blir etter kvart ganske nye vegstrekningar trafikkfarlege.

Kostnadene med å utbetre ulykkespunkt aukar sterkt, og med uendra eller reduserte løyvingar blir det vanskelegare å oppnå store reduksjonar i ulykkene ved utbedring av vegnettet. Framleis kan det sjølsagt enno gjerast mykje med vegnettet for å redusere ulykkene, men det tek tid.

Kjøretøykontroll ikkje nok

Biltilsynet driv ein intens kontroll av kjøretøya, men heller ikkje på dette området ser det ut for at vi kan oppnå særleg store ulykkesreduksjonar. Når det gjeld nyare personbilar, ser det ikkje ut for at bilkontroll har særleg verknad på ulykkesstatistikken. Likevel kan vi også her oppnå ein viss reduksjon i ulykkene med meir intensiv kontroll av eldre og tunge kjøretøy.

Skjerpa krav utan verknad?

Kva så med trafikantane? Vi har her i landet ei svært omfattande opplæring av nye bilførarar i forhold til land det er naturleg å samanlikne oss med. Opplæringskrava er blitt utvida dei siste åra, utan at det ser ut for å ha hatt nokon særleg positiv verknad for ulykkesstatistikken. Vi høyrer stadig om nye bilførarar som er innblanda i dei mest tragiske ulykkene, og det til tross for dei skjerpa krava for å få førarkort.

Vegsjefen i Akershus har peika på dei store kostnadene med føraropplæringa, og eg er heilt samd med han. Rett nok er det dei som tilbyr førarkort for ein billig penge, men kva blir resultatet av ein slik opplæring?

Bør inn i skuleverket

Administrerande direktør i Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund, Leif N. Olsen, forsvarer på det varmaste den opplæringsforma vi har i dag av nye bilførarar, og det er han vel programforplikta til. Eg er samd med Leif N. Olsen i ein ting, nemleg at den generelle trafikkopplæringa i skolen bør bli betre. Det er mitt inntrykk at også skuleverket er samd i det. Men er det nok?

Det er no på tide å stille spørsmål om ikkje det er sjølve opplæringsystemet det er noko gale med. Etter mitt syn bør opplæring som bilførar vere ein del av allmennutdanninga, og difor gå inn som

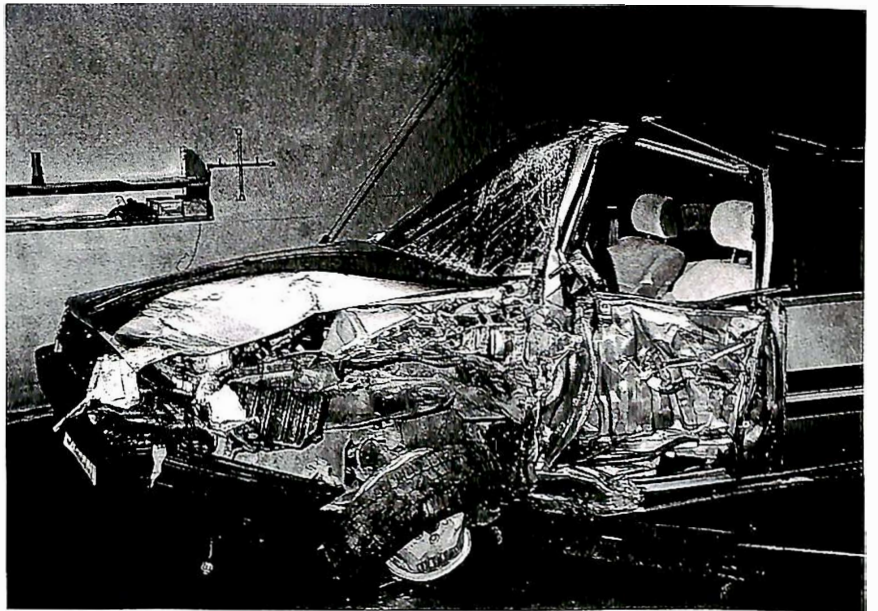
eit eige fag i den vidaregåande skolen. Også i grunnskolen bør det leggst større vekt på trafikkopplæring. Opplæring over lang tid vil sikkert gi sikrere trafikantar og store ulykkesreduksjonar.

Systemendring må til

Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund ber Samferdselsdepartementet nedsette eit utvalg for å vurdere opplæringskrav til førarkortet. Etter det som har skjedd dei siste åra, ser det ikkje ut for at skjerpa krav gir ulykkesreduksjonar. Det er no viktigare å sjå på forma opplæringa skal få, og her har skolen etter mitt syn ei viktig oppgave.

Snevre næringsinteresser bør ikkje lenger hindre ei positiv utvikling av føraropplæringa. Skal vi nå målsetjinga om ein markert nedgang i trafikkulykkene, må vi no endre opplæringssystemet for nye bilførarar.

Josef Martinsen



Vi har alt for mange alvorlege trafikkulykker på vegnettet. (Arkivfoto: Eirik Rønvik.)



Johannes Tveit slår gjerdepål ved Salhusbruvegen, med hjelp av Sigmund Haugland.

PÅ VEG TIL SALHUSBRUA

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

Vegvesenet er på veg til Salhusbrua. Den 4 km lange tilkomstvegen frå Langemyrane til Klauvaneset er i rute. Anleggsleiar Leiv Haugland opplyser til Veg i Vest at vegen fram til brufestet skal vera klar til november 1993.

Bilane vil gå forbi Hordvik og Tellevik til Salhusbrua på nokre små minutt nær

flytebrua blir opna. Men det ligg eit omfattande anleggsarbeid til grunn, med ein tunnel på nær 800 meter, fleire skjæringar og ein serie betongkonstruksjonar. Den største blir Tellevik bru på 60 meters lengde, til 5 mill. kr. Ei lita Salhusbru det og, på sett og vis.

Tilkomstveg til 126.5 mill. kroner

Totalkostnaden til tilførselsvegen på Åsane-sida er sett til 126.5 mill. kr. Så langt er det hovudsakeleg sprenging som blir utført av Vegvesenet sine egne

mannskap. Det er fleire entrepriser i arbeid på anlegget.

Byggstart på den 790 meter lange Hordviktunnelen blir kring 1. mars 1992, med gjennomslag august same år.

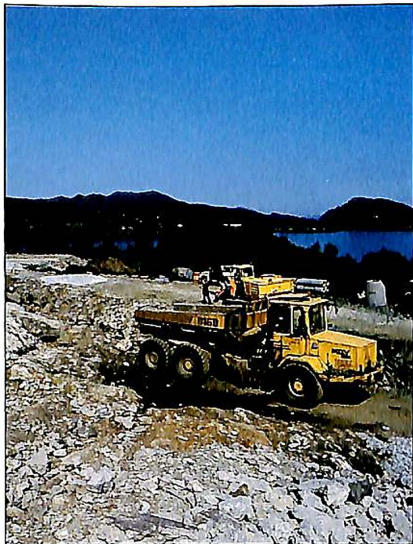
I Tellevik blir det ei skjæring på 14 meters høgde på det meste, med uttak av 70.000 kubikk.

Bra tilhøve til grunneigarane

Anleggsarbeidet tok til i september 1990. Tilkomstvegen har vore eit kontroversielt prosjekt. Aksjonistar i Åsane ønsker at vegen skal gå i tunnel til Ny-



Frå det planlagte brufestet på Klauvaneset. Turbåten «White Lady» passerer i farvatnet der høgbrua vil bli strekt. I bakgrunnen til høgre Flatøy. Flytebrua vil «danda» omlag i høgre biletkant.



Anleggsarbeidet er kome godt fram på Klauvaneset.

borg, og ikkje om Rv. 14 ved Langemyrane. Arbeidet blei hindra ein periode av demonstrantar, men Vegvesenet har teke att den tapte tida. Og Bergen kommune er i gang med arealplanarbeid som og omfattar ei eventuell framtidig vegtilknytning i tunnel mot Nyborg-Vågsbotn.

— Korleis er tilhøvet til grunneigarane i dag, Leiv Haugland?

— Det er bra. Fleire gir sjølvstakt uttrykk for at dei er imot at vegen blir bygt, men vi har eit ope og sakleg til-



Anleggsleiinga har alt fått ferdig penetrert veg frå Langemyrane til anleggskontoret. Frå venstre: Åge Haga, Øyvind Agdestein, anleggsleiar Leiv Haugland og Oddvar Nøding.

høve til grunneigarane. Tilsaman 34 eigedomar er trekte inn i grunnoppgjeret. Vegvesenet har løyst inn 2 hus og 3 hytter i veglina.

Masseunderskot

Det skal elles byggjast 4 jordbruksundergangar og ei jordbruksbru. I Tellevik blir det ein kombinert undergang for lokaltrafikk og gang- og sykkelveg. I tillegg blir det bygd 2 kulverter langs tilkomstvegen til Salhusbrua.

Anna arbeid som står att er t.d. tilrettelegging av riggplass for bruentreprenørar og for Vegvesenet si eiga prosjektgruppe, på Klauvaneset.

Før anleggstrafikken kom i gang blei det bygt gang- og sykkelveg langs eksisterande veg i Hordvik.

Det vil bli eit visst underskot av masse på anlegget. Dersom masse skal transporterast på lekter, skal sannsynlegvis den skipast i land i Tellevik, opplyser Leiv Haugland.

Frå Klauvaneset til Falklandsøyane

Jim Hicketts frå Nottingham er sprengingseksperter i eit britisk ingeniørregiment. No veit han meir om dynamitt og sprenging i fjell, etter 3 veker som hospitant hjå Statens vegvesen Hordaland på anlegget Langemyrane-Klauvaneset. Hicketts seier til Veg i Vest at britane har bruk for slik kunnskap når dei skal til med større anleggsdrift på Falklandsøyana, der både veg- og jernbanebygging er planlagt.

Med seg i kofferten attende til Not-

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

tingham hadde Jim m.a. nokre bitar norsk fjell, granitt og kvarts.

Festning i veglina

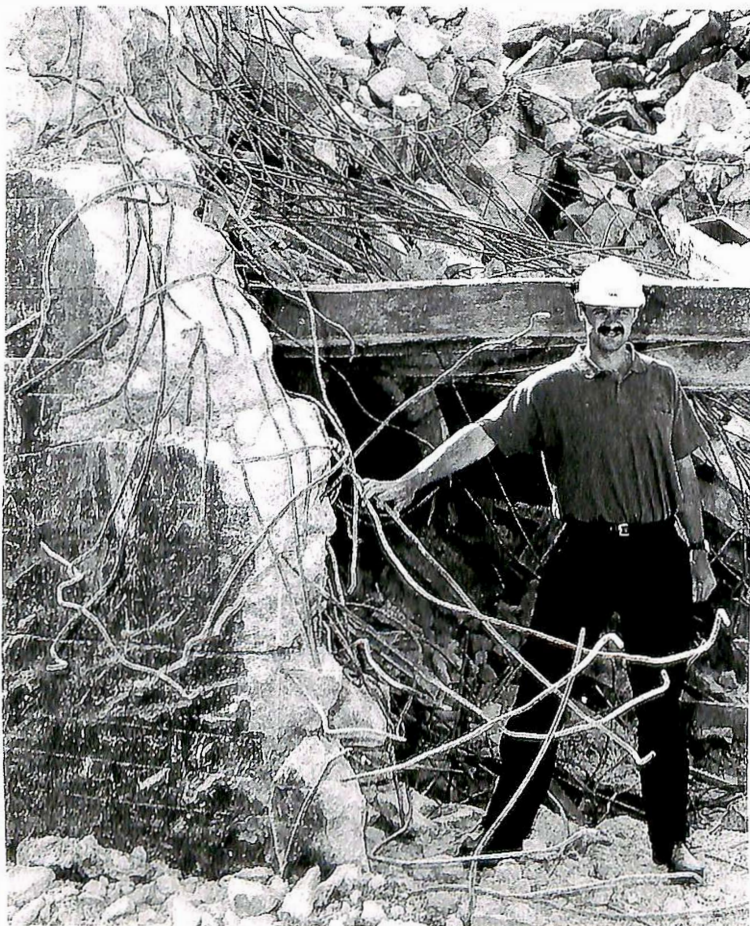
– Vi har ikkje hardt fjell i England. Difor har vi heller ikkje røynsle med bruk av dynamitt. Fjellet vårt er mjukare. Jamvel den nye tunnelen under kanalen til Frankrike er driven med boremaskin.

Boremaskin hadde iallfall ikkje vore nok til å fjerna dei tyske bunkersane

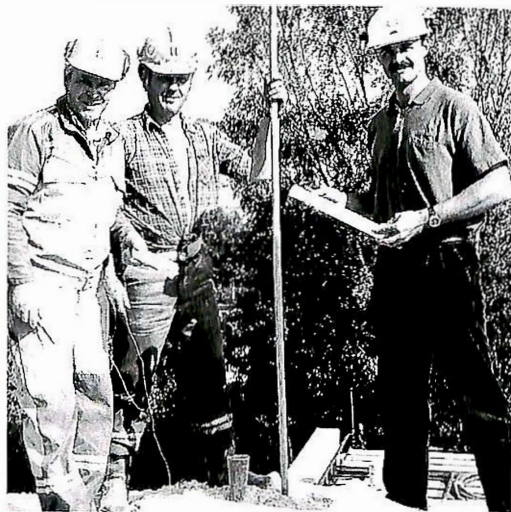
som låg i veglina på Klauvaneset. Russiske krigsfangar bygde eit større forsvarsverk på den strategisk viktige halvøya i åra frå 1940 til 1944. Nærare 20 skytestillingar er spreidd i terrenget, og eit militærstasjonshus var bygd inne i fjellet.

Både sjukehuset og fleire av dei andre festningsdelane er no sprengt vekk, og Hicketts har følgd ein del av dette arbeidet, som Vegvesenet har utført.

– Eg har fått høve til å studera bruk av ulike typar dynamitt, og har ei heil bok med nyttige notat med meg attende til regimentet i Nottingham, fortel Jim Hicketts.



Jim Hicketts har m.a. vore med på sprenging av tyske forsvarsstillingar på Klauvaneset.



– Eg har hatt stor nytte av å læra om dynamitt og fjellsprenging av desse karane, seier Jim Hicketts (t.h.), saman med Vegvesenet sine sprengingseksperter, Mons J. Hauge (t.v.) og skytebas Charles Hartvedt.



Jim Hicketts i lag med krigsveteran Arthur Hermansen, som er busett på Klauvaneset. Dei sit i ei av skytestillingane til tyskarane, ytterst på neset.

Største ERK-jobb i Hordaland



Fire av mannska som er i gang med Kolltveittunnelen. Frå venstre: Sigbjørn Smådal, Ingvald Sleire (bakerst), Normann Sleire og Gunnar Bernes. (Foto: Anne Britt Moen.)

AV GEIR BREKKE

Statens vegvesen Hordaland har endå ein gong vist konkurransevne på tunnelbygging. Vegvesenet vann anbudet på Bildøy-Blommen-Kolltveit i tevling med 4 større entreprenørar, til ein pris på 43.1 mill. kr. Dette er det største anlegget som blir drive som eigenregikalkyle i Hordaland. Det er 12 prosent skilnad i pris mellom lågaste og nest lågaste pris. Ein prisauke hjå entreprenørane den siste tida er ei av årsakene til at vi vann, seier seksjonsleiar Jan Elvøy til Veg i Vest.

Anbudet omfattar ny parsell Bildøy-Kolltveit, med driving av den 1.050 meter lange Kolltveit-tunnelen og ein mindre vegparsell, veg til Blommen og strossing av den 180 meter lange Spjeldtunnelen.

Prisrekninga eit lagarbeid

Statens vegvesen Hordaland gjer altså jobben for 43.1 mill. kr. Selmer Anlegg

A/S kom nærast med 48 mill., Veidekke A/S låg på 49 mill., Mika A/S har levert eit anbud på 50.3 mill., medan Eeg Henriksen Anlegg er dyrast på dette anbudet, med ein pris på 53.2 million kroner.

Av anbudssummen utgjer 10-11 mill. kr uteanlegg. Resten er tunnelarbeid. Rolf Harketstad har rekna anbud på daganlegget, og skal leia dette, medan tunnelseksjonen står bak prisen på Kolltveittunnelen og strossinga av Spjeldtunnelen. John Ove Bjørge er anleggsleiar på tunneldrifta, og har rekna pris i lag med seksjonsleiar Jan Elvøy og oppsynsmann Lars Langhelle. Langhelle er og no tilknytta anlegget.

Elvøy strekar under at arbeidslaget er trekt inn i prisvurderingane, med tanke på kapasitet og skiftopplegg.

Ferdig neste sommar

Arbeidet er komen i gang, og skal vera ferdig sommaren 1992. Spjeldtunnelen skal vera i bruk att i desember i år. I haust blir trafikken på Rv. 561 dirigert om Fjell, Møvik og Eide.

Mannskapa som strossar Spjeldtunnelen er overført frå tilsvarende oppgåver i

Stavenestunnelen på Rv. 13. Til driving av Kolltveittunnelen har ein sett inn mannskap frå Lyderhorntunnelen.

Røynsler frå tunneldrift på vestre innfartsåre til Bergen har vore med i grunnlaget for prisrekninga på Kolltveit-jobben.

Basis for anbudet er elles den tunnel-einingsprisen som Vegdirektoratet opererer med. Vi veit frå andre anbudstevlingar at vi ligg i konkurranseskiktet på tunneldriving. Vi legg difor våre verdiar inn i anbudet. Vi tek utgangspunkt i sjølvkost, og prisar noko opp. Vi reknar med å gå med overskot på jobben, seier Jan Elvøy, som legg til at tunnelseksjonen i Hordaland stadig får oppdrag i andre fylke.

Kunne sysselsett fleire

Aktuelle prosjekt no er rehabilitering av Vågslidtunnelen i Telemark, der både rensk, strossing og vassikring skal utførast.

Fleire tunnelar i Aurland skal og vasssikrast, med Statens vegvesen Sogn og Fjordane som oppdragsgjevar.

— Vi kunne gjerne hatt 10-12 mann ekstra i kosten og likevel hatt full sysselsetting, seier Jan Elvøy.



– Mange tenkjer gjerne på strid og miljøproblem når Vegvesenet blir omtala. Men Statens vegvesen brukar og pengar på å setja i stand gamle vegar, utan at dette blir lagt like mykje merke til. Eg er sikker på at vi treff mange heime når vi markerar opninga av gamlevegen over Røldalsfjellet, sa vegmester Lars Øyre då han ønsket over 500 velkomen til vegfest i 1065 meters høgd på Ullsberg.



Bollane gjekk unna raskare enn førstebakar Vegard Hansen greidde å steika.

DETTE VAR ANDRE BOLLAR

AV GEIR BREKKE (tekst og foto)

Vegvesenet hausta mykje velleite for restaureringa av vegen over Røldalsfjellet og Seljestadjuvet. Både reiselivsnæringa og Odda kommune har ivra for gjenopning av vegen, som blei stengt grunna rasfare for 6 år sidan.

Vegvesenet med «bussrute»

Det var med andre ord all grunn til å skipa til folkefest på fjellet denne vakre sommardagen. Og fest blei det til gangs. Vegvesenet hadde budd seg godt, med ein innhaldsrikt kulturprogram før sjølvje opninga.

Folk strøymde til, utan at det oppsto problem med trafikken på den smale vegen. Kloge vegvesenhovud hadde improvisert ein trafikkavviklingsplan der innleigd buss i «rute» mellom Håradalen

og snuplassen på fjellet var eit kjernepunkt. Svært mange nytta seg av Vegvesenet sitt kollektive transporttilbud, og parkerte ved Håradalen brøytestasjon.

Bollebaksten fauk unna

Eit uvanleg lettkledd publikum storkosa seg i solsteiken på berga kring snuplassen på fjellet. Vegvesenet spanderte saft og boilar. Saftlaget greidde å ta unna etterspurnaden, takka vere rikelege vassforsyningar frå pålitelege kjelder i næraste grannelaget.

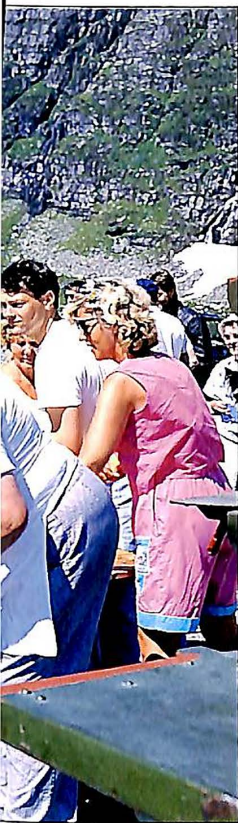
Bollefesten derimot, varte kortare enn tiltent. Vegvesenet hadde ringa 400 ferske kveitebollar frå verdas mest høgtliggjande, vedfyrte, mobile bollebakeri. Men røldør, oddingar og anna godtfolk sette så stor pris på denne gratisserveringa at det blei tomme bollefat før sjefbakar Vegard Hansen frå Bergen hadde

fått dampen skikkeleg opp i det gamle militære feltbakeriet. Same bakeriet skal syta for brødforsyning under landskyttarstemne på Ulven neste år.

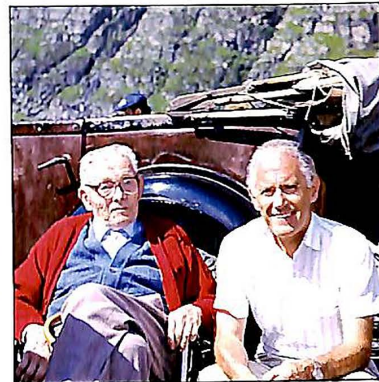
Oppsyn på toradar

Men Vegvesenet og Posten baud og på åndeleg føde for dei mange tilreisande. Postmeister Jimmy Ness frå Etne song sjølvvaga vise om den gamle postvegen, og postsjef Anders Draugsvoll i Odda fortalde den fantastiske saga om postfører Gunnar Turtveit, som låg 56 timar under snøskredet i Seljestadjuvet 3. januar 1903. Turtveit har fått sitt eige minnesmerke i vegkanten.

Farleg kunne det stundom vera på vegarbeid i fjellet før i tida og. Tore Stensgårdsbakken kåserte om emnet. Margit Gjörv las Zinken Hopp sitt dikt om Haukelivegen. Eit svært populært



Slyngvegen gjennom Seljestadjuvet er ei oppleving, og eit artig alternativ til E76 gjennom tunnelane.



Vegsjef Josef Martinsen opna gamlevegen over Røldalsfjellet. Her i lag med 99 år gamle Ola Hagen, eldstemann i Røldal, som og har vore med på snømåking på gamle Haukelivegen.



«Tussefoten» frå Eidfjord spelte fengande fjelltonar, og folk dansa.



Torstein Haugen frå Statens vegvesen Hordaland måtte sjekke «puls» på veteranbilen sin etter målpassering.

innslag var gamaldansorkesteret «Tussefoten» frå Eidfjord, som serverte feiande sommaronar i fjellheimen. På toradar stilte Lars Kristian Eidsnes, oppsynsmann for Vegvesenet sin anleggsgjeng som gjennomførte restaureringsarbeidet over Røldalsfjellet hausten 1990.

Veteranar med «andenaud»

Veteranbilar frå Bergen hadde teken turen til Odda og Røldalsfjellet for å setja ein spiss på opninga. Mellom passasjerane opp Seljestadjuvet fann vi og vegvesenveteranar frå Røldal. Sommarveret var nok i finaste laget for fleire av dei staselege veteranvognene, som fekk «pustevanskar» opp stigninga frå Skare, slik at dei arriverte Røldalsfjellet ein time etter ruta.

Den same lagnaden lei veteranlastebilen til Vegvesenet i Akershus. Men alle

gamlebilane fekk pusta ut i samla parke- ring på fjellet, og sette ekstra kulør på ein elles fargerik vegfest.

Frå Odda kommune helsa kulturstyreformann Toralf Mikkelsen, som og takka for restaureringa på vegne av Norges Automobilforbund, der han har leiande tillitsverv. Gamlevegen over Røldalsfjellet kjem sjølvsagt med i NAF si neste vegbok for Norge.

Vegen bør fredast

— Eigentleg burde vegen vore freda, sa vegsjef Josef Martinsen då han fekk ordet til slutt på Røldalsfjellet.

Gamlevegen frå Håradalen til Seljestad er ein kombinert bilveg og gang- og sykkelveg. Det blir sett opp fartsgrense- skilt, for her skal trafikken avviklast på syklande og gåande sine vilkår. Dette er ein opplevingsveg, og ikkje noka fram-

komståre for hastige bilførarar.

Martinsen takka dei som har gjennomført restaureringsarbeidet. Vegen har aldri vore i så god stand som no.

Austmannalia neste?

Vegsjefen sa seg og svært glad for at det var skipa til ei såpass fin markering av opninga. Han takka komiteen, der vegmeister Lars Øyre og Oddbjørn Lynghammer frå Røldal vegstasjon har gjort ein kjempeinnsats.

Opninga av den nyrestaurerte vegen var utan tvil god reklame for Statens vegvesen Hordaland. Lars Øyre sa m.a. at dette kan vera starten på ei grøn rute langs gamle Haukelivegen, der Dyrskarvegen og Austmannalia utgjer dei 2 andre avstikkerane frå E76. Øyre sa at vedlikehaldet har tenkt å sjå på ei utbetring også i Austmannalia.

Stamvegbetongen skal halda i 25 år

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

Vi reknar med at betongdekket mellom Dalseid og Bulken tolerer 25 års trafikk før det må vedlikeholdast. Den høgfaste betongen er utruleg jamm, og vi reknar med å spare pengar på dette på lengre sikt, seier distriktsleiar Odd Sæveraas ved Statens vegvesen Hordaland.

Det er lagt 7.2 km med eit 15 cm høgt betongdekke mellom vestenden av Dalseid-tunnelen og Bolstad. Prisen ligg på 150 kr pr. kvadratmeter, og totalkostnaden med legging av valsebetongen er på 7.2 mill. kr, eller 1 million pr. km.

Legg 450 meter for dagen

Dagsproduksjonen ligg på 400 til 450 meter, det vil seia at 500 kubikk betong blir blanda og frakta til utleggingsplassen med 6 bilar frå blandeverket i Furnestræet.

Det går med 200 tonn sement til ein dagsproduksjon.

Betongen blir lagt ut i full vegbreidde, 7,5 meter. Betongtypen er

C-60, som er svært sterk. Slitestykken tilsvarer 2,5 ganger asfaltdekke.

For kvar 5. meter i dekket blir det skore 3 mm breie fugar i dekket, med tanke på ekspansjon.



15 centimeters høgde, konstaterar Odd Sæveraas.

Dansk utleggar

Betonglegginga er utført på entreprise av Nordisk Veibetong, som er et selskap eigd av dei norske entreprenørselskapa Selmer, Aker og Norcem, samt svenske og danske interesser.

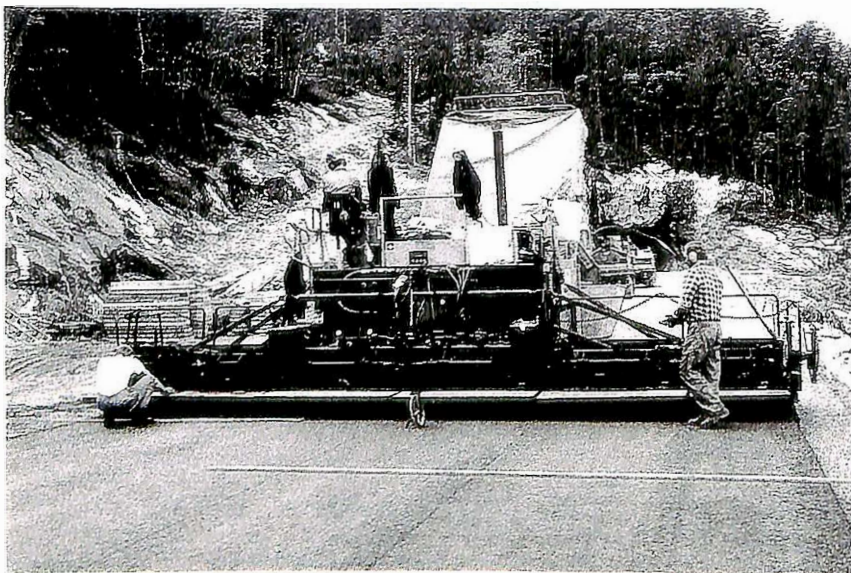
Sjølve utleggaren kjem frå Aalborg Portland i Danmark, og har vore drive av 4 danske betongarbeidarar. To mann har utført fugearbeid og 4 mann har drive med stikking. Blandeverket til Ølen betong har vore drive av 3 mann.

Nattskift grunna varmen

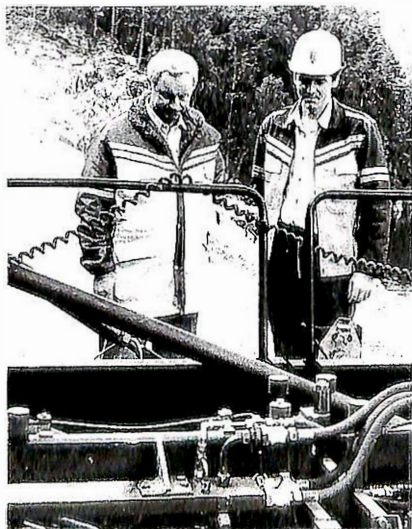
Arbeidet blei utført midt i den sterkaste solsteiken i månadsskiftet juni-juli. Då temperaturen nådde over 30 grader på slutten av strekinga blei arbeidet utført på nattskift.

Som tilleggsarbeid til entreprisen blei det lagt påstøyp på bruene. Det same gjeld ei utviding ved den omsøkte bomstasjonen på Furnestræet.

Legging av det 7.2 km lange dekket på stamvegen var unnagjort på 3 veker. Tidlegare har det vore lagt 1,6 km med betongdekke i Fjæra- og Eljarvik-tunnelen på E76 i Åkrafjorden. I sommar har det vore lagt nytt betongdekke i Sætrtunnelen, på Rv. 560 mellom Indre Arna og Vågsbotn. Her er det lagt eit dekke på 22 cm, med ein noko annleis betongkvalitet.



Betongdekket blir lagt ut i full breidde, på 7,5 meter.



Distriktsleiar Odd Sæveraas og anleggsleiar Per Øyvind Ohnstad er nøgde med kvaliteten på betongutlegginga.

Miljørast og landskapspleie viktige omsyn på stamvegen

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

Det er ikkje berre gode framkomsttilhøve og trafikktryggleiken som er prioritert på den nye stamveg-lina Dale-Voss. Under planlegging og bygging av vegen er det lagt vekt på miljøkvalitet og service for trafikantane, i form av landskaps-tiltak og godt utstyrte rasteplassar på strategiske punkt langs vegen.

På strekninga Bulken-Seim har Statens vegvesen Hordaland lagt særleg vekt på å ta vare på mest mogleg av vegetasjonen langs vegen. Før skogryddinga tok til var det merka tre nær den planlagte veglina, som skal få stå også etter at trafikken er sleppt laus, i desember.

Etter måten store fyllingar gir grunnlag for å skapa ei god tilpassing mellom vegarealet og terrenget omkring.

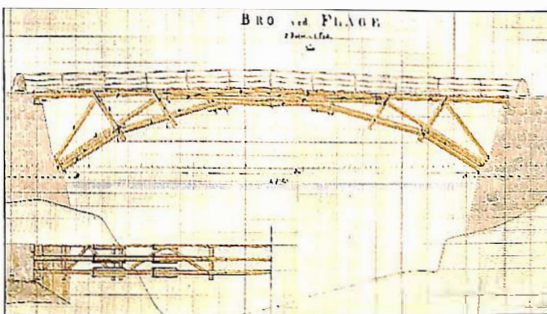
Badestrand

Vegen er og ført fram på ein måte som skjærer fri fleire gravhaugar langs Vangsvatnet. Ein av gravhaugane som er freda, ligg på Kvåle. Her blir gravhaugen ein del av ein miljørasteplass som Vegvesenet har planlagt. Plassen ligg lunt til, med gangstiar mellom høge treklyngar, og ei lang, samanhengande badestrand. Toalettanlegg kombinert med ein informasjonskiosk for reiselivs-næringa på Voss er og med i planane her.

Gamal trebru

Ein tilsvarande miljørasteplass er planlagt på Furnestræet, ved austenden av Dalseidtunnelen. Her blir det rikeleg med parkeringsplass for små og store bilar, toalettanlegg og kioskbygning, samt eit parkområde. Ein spiss på rasten her blir at Statens vegvesen Hordaland vil byggja ei trebru av godt gammalt merke over Treselva, som delar rasteplassen i to. Brua er teikna i 1857, og var i si tid tiltenkt bygt på Flage, eit stykke lenger aust langs "stamvegdaiføret".

Rasteplassen på Furnestræet blir liggjande like ved plassen der det er søkt om etablering av bomstasjon, for finan-



Oppsynsmennene Sverre Amundsen (t.v.) og Petter Flage ved stranda på Kvåle, der det skal etablerast miljørasteplass. Plassen ligg fint til, med utsyn mot m.a. Vossevangen, i bakgrunnen.

Plan for teikning av sprengverksbru over Vosso ved Flage, frå 1857. Statens vegvesen Hordaland skal byggja denne brua over Treselva, som vil dela miljørasteplassen ved Furnestræet i to.

siering av stamveggtunnelane forbi Vangen og Boge.

Både dei to miljørasteplassane blir fullført til neste sommar.

Gang- og sykkelveg

Tilhøva for gang- og sykkeltrafikk blir betre når den noverande riksveg 13 blir

avløyst av ny veg. I tillegg til at dagens Rv. 13 langs Vangsvatnet blir meir fredsleg for syklistar og fotgjengarar etter stamvegopninga, vil det bli bygt 1,8 km ny gang- og sykkelveg mellom Kvåle og Vossevangen.

Omsynet til fisket i Vossevassdraget har vore med i planlegginga. Som kjent er det frå før bygt fiskeplassar langs Bolstadelva. Det er bygd eigen fiskesti frå Lilandsosen og vidare eit stykke austover langs Vangsvatnet.

Meir tilgjengeleg

Det er og laga utskipingsplass for småbåtar. Nye naustplassar er vidare teikna inn i planen. Vest for rasteplassen på Kvåle blir det til dømes areal for tilsaman 10 naust.

Alt i alt vil stamvegen gje bygdefolk og tilreisande endå betre høve til å nytta og nytta Vangsvatnet frå sommaren 1992, samanlikna med den no avslutta jernbane-epoken langs stranda.





Stamvegen passerar tett ved jernbanelina på Bulken. Ein støyskjerm på 750 meter skal byggjast mellom toglina og vegen. (Foto: Erling Grønsdal.)



Den nye stamveglinja følg det tidlegare NSB-sporet langs Vangsvatnet. Hellesneset i framgrunnen, omlag midt i nedre biletkant. Lengst oppe til venstre ligg Bulken. (Foto/montasje: Jan Trygve Totland.)

På sporet av utsikts-

AV GEIR BREKKE

Stamvegen Bergen-Oslo nærmar seg fullføring langs Vangsvatnet. Etter den seinare tids debatt om tunnelveggar og utsiktsveggar, kan ein iallfall slå fast at parsellen Bulken-Seim blir eit godt døme på det siste. Ikkje ein einaste tunnel er sprengt på den 7 km lange strekninga, som følg det nedlagte jernbansporet langs vatnet.

Etter hordalandsmål er det såleis eit lett-drive anlegg, der ein framfor alt unngår konflikt med trafikken. Det er som kjent ikkje alle parsellar på stamvegen som er i same stode såleis.

Jordbruksundergangar

Ein del fjell er det likevel som er fjerna langs lina. Det er tale om 70.000 kubikk.

Det blir bygt tre avkøyrslar frå stamvegen til lokalvegnettet, på Bulken.

Djukastein og Rekve. På Rekve krysser avkøyrsla i overbygning over stamvegen.

Vegvesenet har bygt 2 bruer og 3 kulverter i eigenregi. Bruene ligg på Rekve, og blei ferdige i juni. Kulvertane ligg på Rekve og Djukastein, og blei fullførte sist i august. Kulvertane er viktige for bønder som har areal på både sider av vegen. Overskotsjord gir dessutan fleire gardbrukarar på Rekve tilleggsjord på strandsida av veglina. Her har dei denne sommaren hausta store avlingar der dei tidlegare berre hadde vasseng.

Flaumsenking fullført

Statens vegvesen Hordaland starta anleggsdrifta på Bulken-Seim i februar i år. Anlegget er kostnadsrekna til 65 mill. kr. I tillegg betalar Vegvesenet NSB 37 prosent av kostnaden med bygging av Kvalsåstunnelen.

Før Vegvesenet tok til på Bulken sist vinter, hadde NSB fyllt fjellmasse frå Kvalsåstunnelen i Vangsvatnet, som grovfylling for vegen. Parallelt hadde Voss kommune engasjert entreprenør til

å gjennomføra flaumsenkingstiltak i Ljandsosen, ein føresetnad for å byggja stamvegen etter den nye lina. Flaumsenkinga var fullført i mai i år, og middelvasstanden i Vangsvatnet er såleis senka med 1 meter.

Utsette ferien

Framdriftsplanen tilseier at Vegvesenet skal kunne vera klar med ny køyrande veg mellom Bulken og Kvåle til 1. desember. Anleggsleiinga reknar med å bruke kring 40 mill. kr i 1991. Resten blir brukt neste år. Det gjeld m.a. bruer for gåande og syklande, rasteplass, legging av fast dekke og anna kompletteringsarbeid. Det blir nytta penetrasjonsdekke på strekninga første vinteren og våren.

Det har vore drift på anlegget heile ferien i år. Vegvesenet sine eigne menneskap på kulvertbygging sette ut ferien til august for å halda framdriftsplanen.

Mest privat entrepriser

Entreprisedelen er dominerande på Bulken-Seim. Heile 10 ulike entrepriser har



vegen

vore tildelt. På Bulken-Sandneset fekk Vassbakk & Stol, Karmøy tilslaget på 6,5 mill. for ferdig veg, inkludert kryssområde og sidevegar på Bulken. Oppdraget var fullført i juli.

Skogrydding mellom Sandneset og Kvåle ble utført av Tømmerdrift A/S, Bulken for 53.000 kr, og var avslutta i mars i år.

Vegbygginga mellom Sandneset og Rekve er utført av Vegvesenet i eigenregi, og blei ferdig utplanert i august. Her har det vore brukt innleigde maskiner. Som nemnt har Statens vegvesen Hordaland bygt bruer og kulverter på Rekve og Djukastein i eigenregi.

Vassbakk & Stol har bygt anleggsvegar og planert ut kryssområdet på Djukastein, samt omlegging av Rv. 13 ved Hellesneset. Anbudet var på kr 675.270, og blei ferdig i mai i år.

I slutten av juni blei Granvin Maskinstasjon, Granvin ferdig med jordavdekking, masseflytting og planering av jordmasser mellom Rekve og Hellesneset — eit anbud på kr 231.600.



Kulvertarbeid i vegvesenregi i startfasen på Djukastein. (Foto: Erling Grønsdal.)

Rune Magnar Røthe (t.v.) og Tore Olde har hatt sommarjobb på stamveganlegget. Dei har m.a. gjort sitt for at skråninga og fiskestien på Bulken skal bli vellukka. (Foto: Erling Grønsdal.)

Spilde A/S, Voss har utført sprenging for kr 615.500 på Honve, og blei ferdig sist i juni.

Sprengingsarbeida mellom Hellesneset og Kvåle blir utført av Vassbakk & Stol for 1,4 mill. kr. Jordavdekkinga, masseflyttinga og planeringa på same

strekninga var det A. Almeland, Voss som fekk, for kr 197.100.

Når veglina er ferdig planert blir det lagt eit 55 cm forsterkingslag oppå. Grusmassane blir frakta frå Bolstad. Deretter blir det lagt penetrasjonsdekke på 10 cm.

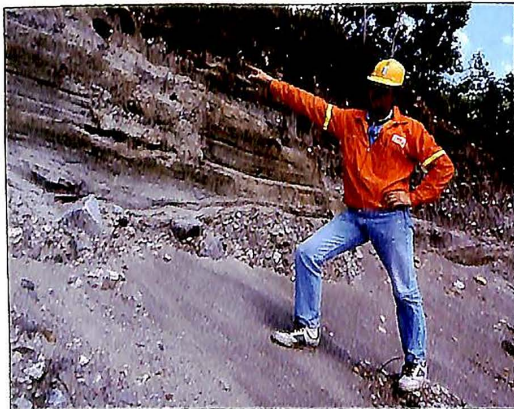


Fuglereservat som nabo til stamvegen



Synnøve Stalheim (framme) og Heidi Sandvik kartlegg fuglelivet i Rekvesøyane for Zoologisk Museum. I bakgrunnen til høgre skimtar vi veganlegget.

— Vi hadde ikkje hjarta til å grave vidare då svalene etablerte seg i skjæringa her, seier oppsynsmann Sverre Amundsen i Statens vegvesen Hordaland.



AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

Rekvesøyane blir rekna som eitt av dei rikaste våtmarksområda i Hordaland. Feltet ligg mellom den nye stamveglinja og Vangsvatnet på Rekve. Sidan den nye vegen blir bygt langs det nedlagte jernbanesporet, grip ikkje anleggsarbeidet særleg tungt inn i området, seier forskar Arnold Håland ved Zoologisk Museum til Veg i Vest.

Spørsmålet som zoologar stiller seg er om flaumsenkinga av Vangsvatnet vil påverka fuglane sin bruk av Rekvesøyane.

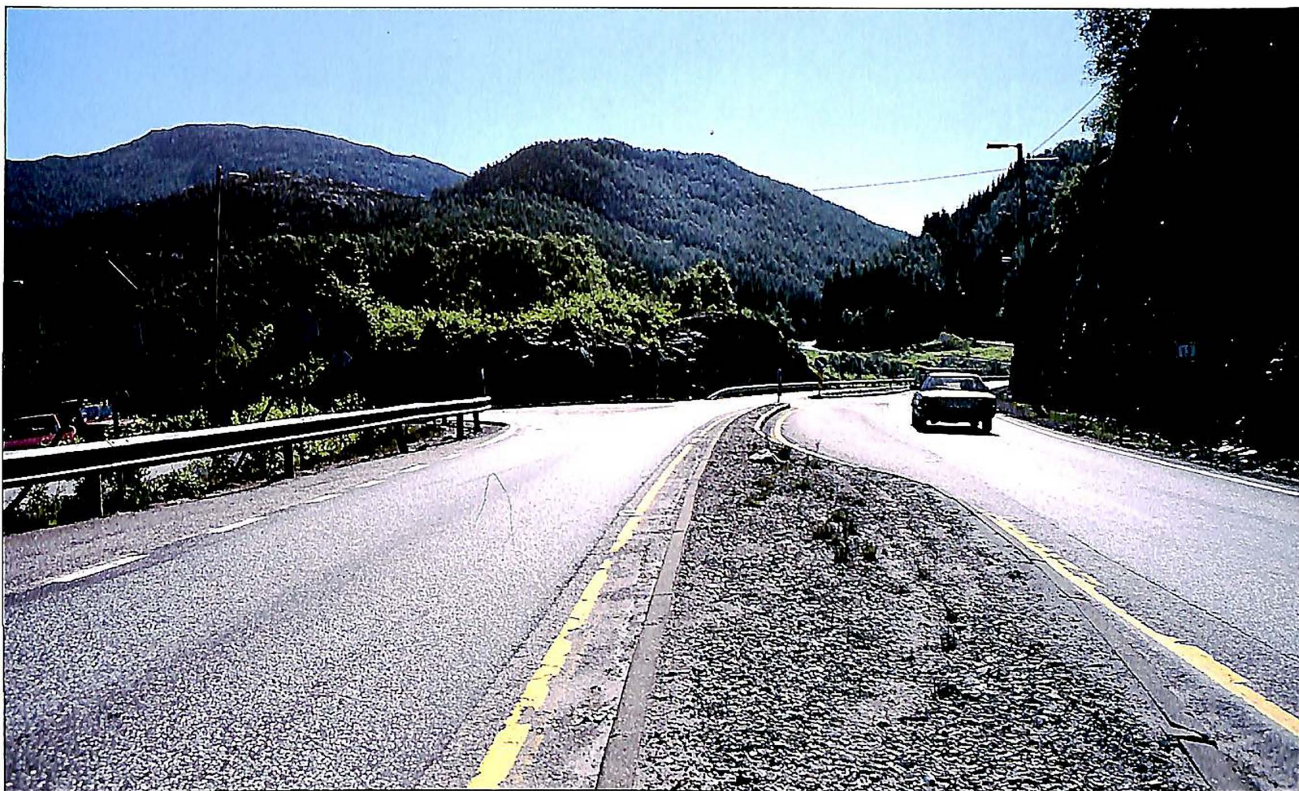
Konsesjonsvilkår

Flaumsenkinga av Vangsvatnet er ein føresetnad for bygging av ny stamveg etter den vedtekne lineføringa langs vatnet. I konsesjonsvilkåra for senkinga blir Voss kommune pålagt å kartleggja effekten av senkinga for fuglelivet. Undersøkingane skal skje 1, 3, 6 og 10 år etter at senkingstiltaka er gjennomførte. Senkinga var ferdig i mai, og dei første registreringane er i gang. To hovudfagstudantar i økologi ved Universitetet i Bergen, Synnøve Stalheim og Heidi Sandvik, utførar feltarbeidet.

Dyrking

Registreringsarbeidet pågår i todagarsbolkar med jamne mellomrom i hekkesesongen, der vipe, rødsulk og alle dei andre våtmarksfuglane sin bruk av Rekvesøyane blir kartlagt.

I samband med flaumsenkinga er det og gjort noko nydyrking mellom den nye stamveglinja og Vangsvatnet.



Høgste punkt Bergen—Voss

Den nye stamvegen Bergen—Voss blir ei låglandsline, utan nemnande stigning. Høgste punktet ligg i krysset på Trengereid, like etter utløpet til Flåtentunnelen. Dette ligg på 134.4 meter. Når Statens vegvesen Hordaland har bygt Trengereidtunnelen blir høgste punkt 138 meter. (Foto: Erling Grønsdal.)

Arnold Håland peiker på at det er fjerna ein del kantvegetasjon mellom vegen og Rekvesøyane. På sikt er det ønskeleg at slik vegetasjon blir etablert på nytt, av omsyn til fuglelivet.

Verneplan til høyring

Eit framlegg til naturreservat for Rekvesøyane inngår i verneplanen for våtmarker i Hordaland, som no er ute til høyring.

Håland seier at han vil bli overraska om ikkje Rekvesøyane får vernestatus.

At det er eit rikt fugleliv på Rekve og Djukastein har ikkje minst Vegvesenet sine anleggsfolk fått merka. Under ein pause i gravinga av ein haug med grusmasse, nytta ein flokk sandsvale høvet til å etablere bustad i sandveggen. Dei laga eit nett med tunnelhol i grusen, og

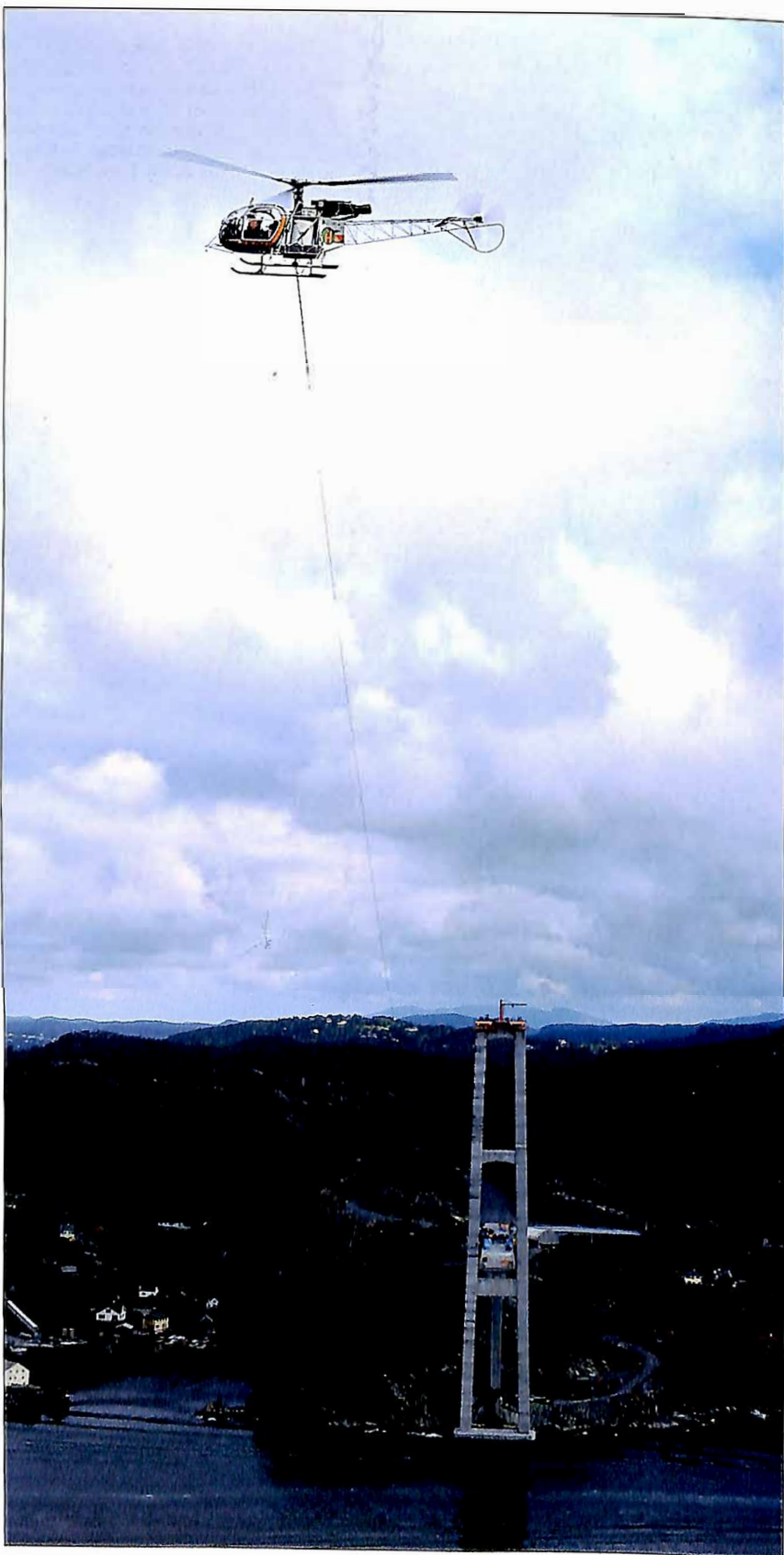
svalene har sidan stifta familie her. Det er ein etter måten liten bestand med sandsvale i Hordaland.

— Vi hadde ikkje hjarta til anna enn å stogga arbeidet, seier oppsynsmann Sverre Amundsen i Vegvesenet sitt anleggslag på Bulken-Seim. Det blir nok ikkje gjort noko meir med denne planeringa før etter at svalene er reiste til Afrika att.

KABEL PÅ GANG

På sjølvaste valdagen, mandag 9. september, startar strekkinga av bærekablane til Askøybrua. Når askøyværingane har sleppt røstekonvoluttane i urna, kan dei med sjølvsyn konstatere at fastlandstilknytninga når ein ny milepæl. Det førebuande arbeidet til kabelstrekking starta mandag 15. juli kl. 08.30, då helikopteret drog pilotlina frå Storrekklubben til Brøstaneset. Dermed var Askøy festa til fastlandet. No blir festet betre og betre for kvar arbeidsdag på bruanlegget. Bærekablane er på plass før 1. søndag i advent. Askøy ser snart slutten på ventetida for brua.

Første faste kontakt mellom Askøy og Bergen er under gjennomføring. Helikopteret går sidelengs over Byfjorden med første pilotlina.





Styreformann i Hengebrokonsortiet, Helge Gullord (i midten) konstaterar at den første pilotlina heng fast i tårnet på Brøstaneset. Det same gjer Vegvesenet sine representantar, Asbjørn Valen (t.v.) og Bjørn Tore Wiik.

Lina blir festa på løpehjulet på toppen av tårnet på Brøstaneset.



AV GEIR BREKKE (tekst og foto)

Strekking av pilotlina er første arbeidsoperasjon for å få montert 2 gangbaner eller arbeidsplattformer (faguttrykket er catwalk) mellom Storeklubben og Brøstaneset.

Hengebrokonsortiet har engasjert Statkraft til catwalk-montasjen på Askøy. Dei har god røynsle med line-trekking, Vegvesenet sin etatskollega på engesida.

Luftfrakt betre enn båt

Helikoptertenesta då Askøy blei taua fast i Brøstaneset gjekk iallfall ekspedit, og var over på 15 minutt. Litt meir plunder blei det med dei første catwalk-vaierane, avdi dei hydrauliske jekkaner blei for små. Men nye og større jekkar

var på plass etter 2 dagar. Det er dimensjonar over det meste på Askøybrua.

Helge Gullord ved Alfred Andersen Mekaniske verksted i Larvik er styreformann i Hengebrokonsortiet, som er entreprenør for alt montasjearbeid og produksjon av brubaneseksjonene. Til Veg i Vest seier Gullord at Askøybrua er den første hengebrua i Norge der ein gjer bruk av helikopter til å trekke pilotline mellom brutårna. Tidlegare nytta ein båt til denne operasjonen, slik Alfred Andersen m.a. gjorde då dei bygde Sotrabrua.

Kablane på plass tidleg i september

Den første skipinga med bærekablar kom til Kleppstø sist i juli, og alle dei 50 kabeltromlane er på plass tidleg i september.

Både dei 2 gangbanene som skal brukast ved strekking av kablane, har ei totallengde på 1250 meter. Før strekkearbeidet tek til blir gangbana forankra i fjellet på både sider.

Catwalken er 3,5 meter brei, og både dei to gangvegane over fjorden er bygde opp av 12 catwalk-vaierar, med gjennomslått netting som golv, og siderestvekkverk på 1,30 meters høgde.

Vinden set grenser

Det kan nok svinga litt av gangbana, opp mot 6 meter ved orkan. Kabelarbeidet vil likevel bli innstilt lenge før vinden får ei slik kraft, opplyser prosjektleder Bjørn Tore Wiik, som vonar på eit godt samarbeid med vergudane i haust.

Uansett har ein god margin til sjølv brubanemontasjen, som skal ta til i månadskipet mars-april 1992.

Trafikk gjennom Stongafjellet til nyttår



Pensjonert anleggsingeniør i Vegvesenet, Johan Sørensen, gjorde dunderende "come back" då han fekk æra av å tenna gjennomslagsalva i Stongafjelltunnelen, godt assistert av anleggssjef Bengt Drageset (t.v.) og skytebas William Albrigtsen.

Glad anleggsgjeng etter vellukka gjennomslag. Frå venstre skytebas William Albrigtsen, seksjonsleiar Jan Elvøy, bas Jostein Flatekval, nestformann i Askøybrua A/S, Johan Sørensen, anleggssleiar for tilførselsvegar på Askøy, Lasse Føli, anleggssjef Bengt Drageset og anleggsleiar for Stongafjelltunnelen, John Ove Bjørge.

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

Det er god framdrift i arbeidet med bygging av tilførselsvegar til Askøybrua på Askøy. Før ferien gjekk gjennomslagsalva på den 677 meter lange Stongafjelltunnelen. Den nye vegen frå Kleppestø om Stongafjelltunnelen og Strusshavnvatnet til Vestvatnet vil bli ferdig i løpet av hausten, og Statens vegvesen Hordaland tek sikte på å setja vegen under trafikk kring nyttår.

Dette er ei solid forsering i høve til dei opprinnelege planane. Den øvrige delen av tilførselsvegane blir opna hausten 1992. Trafikantane på Askøy vil oppnå store fordelar av å ta den nye vegen om Strusshavn i bruk ved komande årskifte.



Nyevegen vil m.a. kunne gje avlastning for den dårlegaste delen av Rv. 562 på søre Askøy, mellom Kleppstø og Øvre Kleppe.

Ut frå m.a. røymsler frå Olsviktunnelen, på tilførselsvegen til brua på bysida, hadde ein venta meir innslag av vasssikring i Stongafjelltunnelen. Resultatet er blitt vassikring i ein fjerdedel av tunnelen, som er atskilleg mindre enn venta.

Drivinga av Stongafjelltunnelen har likevel gitt nokre ekstra utfordringar.

For det første blei det etter at drivinga tok til, frå nordsida, klart at det ikkje var gunstig med eitt av påkøyringsfelta i dagpartiet sør for tunnelinnslaget. Feltet måtte strekkjast 90 m inn i tunnelen, slik at Stongafjelltunnelen fåt 3 felt i sørenden.

Ein ekstra innsats har det og vore gjort med bolting og betongsprøyting. Kring 2000 boltar og 400 kubikk sprøytebetong er gått med, vesentleg meir enn rekna med.

Med optimal tunneldrift kunne gjennomslaget vore framskunda halvanna veke. Men naboane protesterte då Vegvesenet søkte om utvida tidsramme for sprenging og massetransport på sein kveldstid. Tunnelseksjonen valde å bøye av, og konstaterar at ein her har operert i eit endå meir følsamt område enn på delar av vestre innfartsåre i Bergen.

Eit lite, men illustrerande døme på dette er grannen som steig inn i anleggsbrakka ved Strusshavnvatnet og krevde erstatning for eit skadd undulategg, som vedkommande forklarte med tunnel-salva til Vegvesenet.

Boringa av Stongafjelltunnelen tok til 18. februar i år. Gjennomsnittleg inndrift pr. veke har vore 43 meter. Totalt er det sprengt 46.000 kubikk med fjell, ved hjelp av 78 tonn dynamitt.

Arbeidet har vore drive på to skift, med 5 mann i kvart lag. Oppsynsmenn har vore Leif Tveiterås og Hilmar Oksnes, med John Ove Bjørge som anleggsleiar.

Tunnelen har kosta 21,7 mill. kr, og har altså vore drive i eigenregi av Statens vegvesen Hordaland.

Det har vore delentreprise på ein del av arbeidet. Trafikkentralen Leiebilkontoret har hatt opplast og transport av tunnelstein, Hartmann Vei og Anlegg A/S har levert borstål og Entreprenør-service A/S har utført betongsprøyting.

Det har ikkje vore arbeidsuhell så langt på anlegget. Maskinavdelinga er svært nøgd med drifta. Det har vore lite skader og låge vedlikehaldsutgifter på utstyret.

Automatisk rødlyskontroll i gang i Bergen



Torstein Haugen (bildet) og Arne Kleiveland ved Statens vegvesen Hordaland har ansvaret for drifta av den automatiske trafikkovervåkingen i Bergen. Her er det filmskifte i den første rødlyskontrollboksen, i krysset E 68 Inndalsvegen – Fridalsvegen.

AV ØRJAN TVEIT OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

Trafikkseksjonen ved Statens vegvesen Hordaland har i samarbeid med Bergen Politikammer satt i gang automatisk rødlyskontroll i Inndalsveien.

Automatisk rødlyskontroll er et nytt tiltak, første kontroll ble foretatt i Akershus i januar 1991. Kjoretøy som kjører på rødt lys vil bli bøtelagt. Forseelsen medfører forenklet forelegg og 2000 kroner i bot. Bilder som viser kjoretøyet og fører, samt tid og sted, vil på samme måte som ved automatisk fartskontroll være bevis for overtredelsen.

Forut for iverksettingen ble det avvirket en testperiode. I løpet av 5

døgn i prøveperioden ble det registrert 204 rødtlyskjøriere. Automatisk rødlyskontroll vil uten tvil redusere dette antallet.

Flere bokser kommer

Kjøring på rødt lys er ofte en årsak til trafikkulykker i signalregulerte kryss. Automatisk rødlyskontroll blir igangsatt for å redusere omfanget av disse ulykkene. Det er imidlertid for tidlig til å kunne si noe om effekten av kontrollene.

I løpet av nærmeste fremtid vil det komme automatisk rødlyskontroll i ytterligere ett kryss i Bergen. Kryssene blir valgt ut på bakgrunn av antall ulykker i kryssene.

Vegkontoret vil foreta en fortløpende vurdering av antall kontrollsteder og plasseringen av disse.

Hordaland nådde målet

Hordaland hadde eitt mål med deltakinga i årets vegcup i fotball. Det var det Ann Brown som fiksa på eit velretta straffe-spark i oppgjeret mot Østfold. Ballen sat klistra i det venstre hjørnet. Målet var det sportslege høgdepunktet på ein elles kjekk tur til Trondheim.

Og kjekt er det på vegcup. Det syner del-takartalet, som set nye rekordar for kvart år. Årets ut-gåve samla over 400 fotballsparkande veg-kallar og vegdamer. Dei fleste laga stilte i stilige øvertrekks-drakter med etats-namn. I mangel av slik luksus hadde Hordaland sivile treningsdrakter av høgst varierende farge og kvalitet. Fagleg til-synsforar på turen, Ole Jamne, hadde difor tidvis visse vanskar med å halde oversikta over trop-pane sine.

— Dette er eit mo-ment som verkar inn på dei sportslege pre-stasjonane i vegcu-pen, heiter dei i ein kommentar frå herre-laget sin cornerspesia-list.

Regelrett utfleks

Hordaland gjorde li-kevel sitt til ut sam-linga på alle vis blei mimerik, med ein delegasjon på 12 småjenter og 16 gub-bar i sin beste alder.

Men drøvre er det ikkje berre rette alde-ren som skal til for å setja spor etter seg i denne idretten.

Ein god porsjon hell skal em ha for å lukkast 100 prosent. Det må difor under-strekast at flaksen ikke var på hordalen-dingane sin side. Ikkje i år heller

Blodopa sogningar?

Herrelaget opna utkvilte og inspirerte fre-dag ettermiddag, etter ein — for mange — rutinemessig flytur frå Flesland.

Første motstandar var Sogn og Fjor-dane, som drog klare fordelar av det høgde-



Hordaland når målet! Ann Brown set breisida til, og straffen susar i nota. Legg merke til den fine strekken i tilslaget, gutar! Slik skal det gjerast.



Eit klårt døme på sambafotball, der ballen spelar ei underordna rolle.

Oppladinga framfor reisen til arenaen kan vera avgjerande for kamputfallet. Her er det dekkeseksjonen sin representant som strekker ut på betongen, funderande over siste utvikling i omorganiseringa på vegkontoret.

oppaldet bussturen over Sognefjellet ga dei. Dette har om lag same verknad som finsk blod-doping før 5-mila i Kollen. Og det seier eigentleg alt om den motstanden brave hordagutar måtte slita med i op-ningsduellen.

Likevel: Hordaland dominerte kampen frå fløyta gjekk. Men det sto alltid ein stang, ein sogning eller ein fjording i vegen når ballen hadde retning mot mål.

Eitersom sogneadressane er luka ut un-der ekspedisjon av denne utgåva av Veg i Vest — kan følgjande opplysast: Eigentleg tok ikkje Hordaland ut alle krefter i dette nabooppgjeret. Dette av omsyn til stem-ninga under stanvegfesten i desember. Po-engdeling og 0-0 er på den bakgrunn eit strategisk vettig utfall av dysten.

Graset var grønt for alle

Om kampane elles er det å seia at 6 av dei 7 duellane til Hordaland blei spela på eit alldeles framifrå grasteppa. Spelarane frå lab og vedlikehald tok grunnprøver av grøntarealet, og henta mange impulsar her. Nærstudiet av banedekket førte nok med seg ein viss konsentrasjonsvøikt i nærkam-pane.

På den andre sida var det full konsent-rasjon under rekepillinga på Nedre Havn laurdag førmiddag. Eitersom ingen av hordalaga blei direkte innblanda i finale-spelet, var det rikeleg høve til å studera lo-kaltrafikk og gatenett denne dagen.

Viktigaste samlinga

Banketten seinare på laurdagen gjekk i Royal Garden Hall. Det måtte vera såpass for å husa så mykje godt folk.



på viktigaste konferansen

Festtalar var administrerande direktør Kjell Haaland frå Helsefy. Han konstaterte, utan å overdriva det minste, at det blir skipa til mange kurs, møte og konferansar i Statens vegvesen året igjennom.

– Men den viktigaste konferansen av alle er vegcupen i fotball, utbraut den elles så sindige sjefsbyråkrat, og hausta ståande applaus frå alle konferansedeltakarane, før dei gjekk til gruppearbeidet.

– Det beste Haaland har sagt på 7 år, laud kommentaren frå ein midtbanespear på herrelaget til Troms.

Etterord

Det har – merkeleg nok – etter årets vegcup kome spørsmål frå kolleger i etaten, som ikkje nådde opptakskrava til årets tur, om kva resultat som blei oppnådd i den delen av tilskipinga som gjekk føre seg på bana.

Ettersom det er berre nokre få av dei 28 spelarane som på det noverande tidspunkt minnest dette, skal vi – som ein ekstra ser-

vice heilt til slutt – ta med dei offisielle resultatane.

Menn:

Hordaland – Sogn og Fjordane	0-0
Hordaland – Nordland	0-1
Hordaland – Telemark	0-1
Hordaland – Sør-Trøndelag	0-3
Vestfold vann finalen 1-0 over Troms	

Damer:

Hordaland – Nordland	0-5
Hordaland – Østfold	1-2
Hordaland – Troms	0-1

Vegdirektoratet vann finalen over Sør-Trøndelag med 5-3 på straffespark (3-3 etter ekstraomganger).

Neste års vegcup blir skipa til i Akershus. Førebuingane er alt i gang. Det er fotballtrening for jenter og gutar på Tjønnen ved Melkeplassen kvar onsdag frå kl. 16 til 17. Det er elles planar om innandørstrening til vinteren.



Dette var ein lærerik tur, kommenterar Terje Sanden, til dagleg læregut på anleggsavdelinga.



Fotball er sunt, oppsummerar Aud Berentsen.



Hordalandsdelegasjonen i godt lune etter at kampane er over. Ståande frå venstre Svenn Ole Tveit, Terje Sanden, Kristian Kårbø, Håkon Toverud, Erik Johannesen, Morten Henriksen, Bjørn Trygve Andersen, Hans Frøland, Lars Tore Nordskog, Ragnvald Berge, Kent Arne Tvedt, Momodou Jobarteh, Jarle Seim, Ole Jamne (med dekkoperasjon), Svein J. Kolstad og Geir Brekke. Framme frå venstre: Eli Kristin Risholm, Jannicke Kvamme, Ann Brown, Aud Berentsen, Trude Lande, Ellen Brown, Frøydis Aarnseth Aalbu, Eli Solberg, Bergljot Anda, Britt-Karin Hammer Inntveit og Torun Hammer.

Godt det er over

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

Den omfattande vegstenginga på stamvegstrekinga Trengereid-Dale er over. No er det berre kortare opphald i trafikken, nærast for bagatellar å rekna mot dei hindringar trafikantane møtte tidlegare når dei skulle køyra Rv.13.

Det er ikkje lett å driva intens drift med strossing av fleire tunnelar på same tid på trafikkert veg. Dei økonomiske ramene gjorde det uråd med alternative driftsopplegg.

Nyttig lærdom

Stengingsplanen, som det kunne vera vanskeleg å bli klok på – sjølv for dei innvidde i etaten – blei distribuert til publikum gjennom media. Men stengetidene lot seg ikkje alltid halda, synte det seg. I ettertid kan det vel og seiast at informasjonsflyten mellom anleggsplassane og vegmeldarane på vaktstasjonen ikkje alltid var like god.

Ein kan trygt seia at Vegvesenet har hausta nyttige erfaringar av arbeidet på strekinga.

I sommar betra tilhøva seg, med ekstra mannskap engasjert til trafikkdirigering på skift ved Stavenestunnelen. Dei 4 hadde og ansvaret for å informera trafikantar ved avvik i stengetida. Med VHF-radio glei også sambandet betre. Trafikken blei dels avvikla med kolonnekøyring gjennom Stavenestunnelen.

Entrepriseblanding

Det er vel og rett å seia at bruk av privat entrepris på eitt av tunnelanlegga på



Uff og huff! Det var ikkje lett å halde oversikta på stengingsplanen var på sitt mest kompliserte mellom Trengereid og Dale i sommar.

strekinga ga eit heller dårleg resultat for trafikkavviklinga, utan at det fråtek Statens vegvesen ansvaret for dette.

No pågår det etterarbeid i nokre av tunnelane. Stavenestunnelen vil i hovudsak vera open. Kortare stengingar

kan inntre. Men arbeid som krev lengre stenging skal utførast om natta.

Det pågår restarbeid på Kjenes-Boge, men vegen blir ikkje stengt.

I Hetta-Fossmark pågår montering av PE-skum og portalstøyping. Her blir det i verste fall berre kortare stengingar.

Lysinga som ikkje blei sendt

Under opprydding i høve kontorvask på maskinavdelinga her om dagen, dukka det opp ein tekst frå dei lukkelege 80-åra, forfatta av medarbeidar (hev vore) Torbjørn Opedal. Forfattaren hadde fått in-

spirasjon til å laga eit utkast til lysingstekst i høve sal av utrangerte materiell.

Lysinga blei visstnok ikkje nytta av maskinsjefen den gongen. Overskrifta var "Sal av nedsarva reiskap", og teksten var som fylgjjer:

Ein oppmoder om at dei som verkjeleg ynskjer å kjøpa sovore reiskap les lista nøye og gjev pris på dei nummer dei ynkjer og ikkje rotar med nummera.

Sleik på konvoluttene, klistra han saman og merk han med "øydeltagte greiur". Send han så til vegstellet. Det

Forts. side 23.



Godt fagarbeid Vikebygd—Utbjoa

Me merka det alt i fjor haust. Det kom raude merke på oljegrusen, og det blei sett opp ein og annan pinne. Det bar bod om at noko skulle skje. Det blei sett menn i kjeledress med refleks på.

Så blei me kontakta som grunneigarar med forespurnad om å avstå grunn til veganlegg. Då fekk me håp om at det kunne vera alvor.

Rett over nyttår var det alvor. Gravemaskinar, boreriggjar og lastebilar. Vegen blei utvida så det mona. Dei smalaste og trøngaste partia blei til dei beste. Så kom ein gjeng hardingar og forsterka dekket. Ein annan gjeng sette opp autovern. Då var anlegget ferdig.

Resultatet er til å vera godt nøgd med. Ikkje veit eg kor stor løyving dei hadde til rådvelde, men det arbeidet som er gjort har stor nytteverdi for brukarane.

Så til det som gjer at eg skriv brev til Veg i Vest.

Frå første møtet med vegsjefen sine folk og heilt fram til nå når anlegget er avslutta er det bare positive ting å seia om samarbeidet. Og resultatet er blitt fint til den minste detalj. Anten det gjeld rensk og sikring av skjerin-

ger, planering av fyllingar, fjerning av stein frå sprengningane, grøfter, vegdekke og autovern. Vegvesenet sine eigne folk under leiing av oppsynsmann Svendsen, Brdr. Flatabø frå Etne og Nagel Alne frå Vikebygd som lokale entreprenørar, tilreisande hardingar og andre; alle har dei gjort fagarbeid på høgt nivå. Endåtil frå vegkontoret har vi alt nå fått melding om at førebels utbetaling av grunnerstatning er på veg.

Eg har hatt lite å gjera med Vegvesenet dei siste åra. Røynslene mine skriv seg frå ein del år tilbake. Mitt bilete av etaten er og prega av kva som blir sagt mann og mann imellom. Dette biletet stemmer ikkje med dei positive opplevingane som er knytte til ovannemnde veganlegg og vedlikehaldsdrifta i Ølen. Vegvesenet er blitt ei serviceverksemd.

Med beste helsing
Arild Karlsen, Bjoa

På vegkanten



Mona Lutro, Odda.

Mona Lutro utfordrar
Tor Nilsson, Røldal.



Det var ein maidaag på førstinga av 60-talet. To pensjonerte vegvesenkarar sat på benken ved Samvirkelaget i Røldal og drøste om stort og smått.

Då kom det ein austlending køyrande. Han stogga, rulla ned glaset, og vende seg mot dei to gubbane:

— Kan dere si meg hvordan veien til Nesflaten er å kjøre i dag?

Karane sat stille ein liten stund, og såg ettertenksomt på kvarandre. Den eldste av røldølene tok ordet:

— Heve du gebiss, du?

Ja, han hadde då det, den reisande austfrå.

— Då skal du ikkje køyra den vegen, du, sa røldølen.

er ikkje turvande å freista narra oss med brukte frimerker. Då gjeng tilbode i søpla).

Vegstellet tek seg rett til å godtaka eller forkasta kvilkjur som kveldst av tilboda. Og vi godtek ikkje kva som kveldst!! Det skal de veta.

Dei som vil sjå på reiskapen kan få sjå han kvar dag mellom kl. 07.00 og 15.30.

Det er ikkje naudsynt å betala moms. Det er ille nok som det er. Men me seier oss takksame for eit lite bidrag til velferdskassa, av di vi snart skal på blåtur. De kan berre leggja pengane i konvolutten.

Har de skrive under på at de skal ha reiskapen, så får de også jammen taka han. Vi skal ikkje ha alt rotet ståande i Rådalen i uminnelege tider. Det tek seg ikkje ut. Og betalinga skal vi ha kontant på labben. Ellers sel vi han til ein annan. Og kom ikkje attende og syt og klag om han ikkje virkar.

VEGDIREKTORATET
BIBLIOTEKET
PB 6390 ETTERSTAD
Ø604 OSLO 6

MASSEKORSBÅND

RETURADRESSE:
Statens Vegvesen
Hordaland vegkontor
Postboks 3645
5033 Fyllingsdalen

