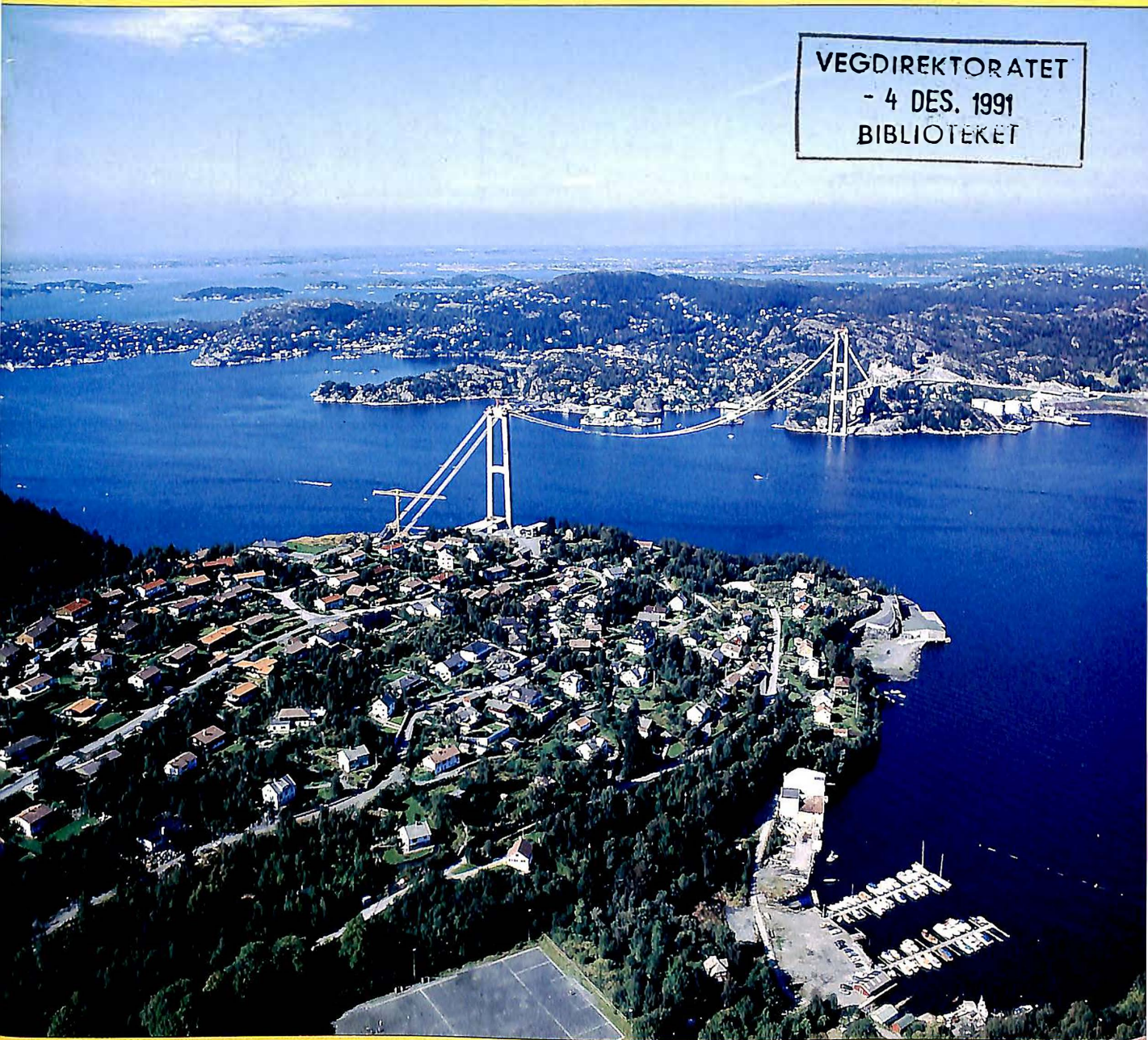




VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN HORDALAND

VEGDIREKTORATET
- 4 DES. 1991
BIBLIOTEKET



NR. 5 - NOVEMBER 1991 - ÅRGANG 15



Nr. 5 - 1991
Årgang 15

REDAKTØR:
Geir Brekke

REDAKSJONSRAÐ:
Josef Martinsen
Per Steffen Myhren
Oddbjørn Lynghammer
Finn Gulbrandsøy
Carlo Jacobsen
Helge Haukeland

Opplag: 2.800

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

Framsdebilete:
Flyfoto av «cat-walk» til
Askøybrua, teke frå
luftrommet over Kjøkkelvik.
(Foto: Erling Grønsdal).

Baksdebilete:
Brukasje i solnedgang.
Stålseksjon til Askøybrua
under lossing i
ettermiddagssol ved
Fredrikstad Mekaniske
Verksted. Reportasje frå
bruarbeidene i Fredrikstad og
Moss side 12-14.
(Foto: Geir Brekke).

Grafisk produksjon:
BT/J. W. Eides Trykkeri

Ettertrykk velkomne –
men oppgje kjelde!

Tunnel-rekord

I løpet av ein månad i haust har tunnelseksjonen ved Statens vegvesen Hordaland hatt ei inndrift på 475 meter i arbeidet med bygging av dei 2 Damsgårdsfjelltunnelane. Dette er rekord i vegtunnelbygging i Norge. At mannska tidvis har hatt vanskeleg fjell å baskast med gjer ikkje resultatet mindre imponerande. Høg kompetanse og god utnytting av moderne utstyr er faktorar som ligg til grunn for dette. Datariggen syner seg å vera eit godt hjelpemiddel for Vegvesenet i Hordaland. Etter kvart som arbeidet med dei to 2,3 km lange tunnellopa gjennom Damsgårdsfjellet nærmar seg fullføring, vil det rimeleg nok bli noko meir plager for folk på Gyldenpris. Stenging av Løvstakktunnelen i kortare periodar har òg vore naudsynt. Vegvesenet har lagt vekt på særskilt informasjon om dette på førehand.

Geir Brekke

INNHALD

Kontorfolka i biltilsynet i uniform	4
Eigne verstasjonar for vedlikehaldet	5
Sjåførlærarane held på piggfrie vinterdekk	6
Ny snøfres gir betre tilbod på Rv 7	7
Kriseøving i bergenstunnelar	10
Askøybrua under bygging i Østfold (!)	12
Svenske ferjer er gratis!	16
Avliving av mytar om Kyststamvegen	17
Første likestillingskonferansen	22

Omsynet til mjuke trafikantar går foran biltrafikken



Til venstre:
I Buxtehude gir
materialsifte i
vegbana informasjon
til trafikantane.

Under:
I Lagenfeld i
Nordrhein-Westfa-
len har ein lagt vekt
på bruk av
høgstamma tre og
lågveksande buskar.

AV GEIR BREKKE OG
KNUT LERØY (foto)

Miljøprioritert gjennomkøyring er omgrep som stadig oftare blir nytta i vegplanlegginga. Førebels er det ikkje gjennomført slike tiltak i Hordaland, med både på Voss og i Odda er det planar om slike løysingar, der syklistar og fotgjengarar får ein sterkare prioritet enn omsynet til god flyt i biltrafikken. Ideane til slike tiltak kan ein t.d. henta på kontinentet. Ei gruppe vegplanleggjarar var såleis på studietur til Tyskland og Sveits i haust, og såg på konkrete prosjekt og dei røynsleane ein har med desse.

Buxtehude i Tyskland var eitt av studieobjekta på turen. Prøvefasen starta i 1983, med etablering av 30 km/t-soner i bustad- og samlegater. Enkle fysiske tiltak, som t.d. flyttbare blomsterkasser

og betongstein blei nytta til å redusera arealet i kryss mellom omkøyringsveg og 30-sonevegar, og sameleis i kryss med gang- og sykkelvegbaner. Innsnevringar og slusar er etablert, gjerne med tre eller grøntareal.

Miljøvinst

Skifte i vegmateriell er nytta for å gje informasjon om t.d. opphøgde kryss, kryssande sykkelveggar o.l. Materialsifte er og nytta for å få sett ned farten på biltrafikken.

Buxtehude har oppnådd ein støyreduksjon på 1-7 decibel i dei trafikksanerte gatene, grunna lågare fart, jamnere køyring og mindre trafikk. Ureininga er redusert med 10-50 prosent, og lokalklimaet er betra, ved at det er planta tre og bygt grøntareal på tidlegare trafikkareal.

Færre ulukker

Ikkje minst vesentleg er det at ein har oppnådd ein reduksjon i talet på trafikkulukker, frå 63 pr. år til 40. Sjølv om bilhaldet har auka med 17.5 prosent har det blitt ein reduksjon i biltrafikken



i området på 20 prosent. Sykkeltrafikken har auka med 30 prosent, medan gangtrafikken har auka med 20 prosent.

Buxtehude har oppnådd at ein god del av gjennomgangstrafikken er flytta over til omkøyringsvegen. Ei av gatene kan visa til ei halvering av trafikken.



Stilege biltilsynsmedarbeidarar i ny uniform frå 6. januar neste år. Frå venstre Sissel Wiik, Arvid Nordvik og Gunnvor Lien.

Uniformering hos biltilsynet

AV GEIR BREKKE (tekst og foto)

No blir det stil over biltilsynet i Hordaland. Frå årsskiftet går også kontor- og skrankepersonalet over frå sivile klær til uniformar. Dei nye uniformane kjem med ein variant i blazer-jakke, og ein annan med strikkejakke eller strikkevest. Også staben skal bruka uniform når dei er ute på oppdrag.

Statens vegvesen Hordaland kjøper inn uniformer for 300.000 kroner i denne omgang, opplyser adm.sjef Jostein Søfteland til Veg i Vest. Det har også vore snakk om å uniformera medarbeidarane i resepsjonen på vegkontoret. I denne omgang er det ikkje sett av midlar til dette.

Ikkje samkøyrte med logo

Det er inngått ein sentral uniformsavtale med ein etter måten låg eigendel på klærne, på 10 kroner månaden. Avd. ing. Hans A. Kvam i Vegdirektoratet seier at dette er ein sum som er retta på den vesle private bruken av uniformen som kan vera aktuell.

Ein variant av uniformen er raud, strikkejakke og vest.



— Er innføringen av ny uniform samkøyrte med overgang til nytt emblem for Statens vegvesen?

— Dette går sin gang. Skifte av emblem på dei nye uniformene må drøftast nærmare.

— Det gjeld òg byte av avdelingsnamn, frå biltilsynet til avdeling for trafikkant og køyretøy?

— Eg våger ikkje seia noko om dette. Det er vel ikkje vedteke noko namnebyte, og eg oppfattar dette slik at biltilsynet skal stå ved lag, sjølv om det blir skipa ei ny overbygning som heiter trafikkant og køyretøy, seier Kvam, som legg til at ein har gode røynsler med eitt års prøvedrift med dei nye uniformene ved biltilsynsstasjonen i Ålesund.

Vegvesenet med egne vervarslingsstasjoner

AV GEIR BREKKE

Statens vegvesen Hordaland set høge mål for vintervedlikehaldet. Ei effektiv strøteneste må ikkje minst byggjast på pålitelege varsel om endringar i ver- og temperaturtilhøve. For å betre kvaliteten på dette feltet er Vegvesenet difor no komen i gang med å testa eit — etter norske tilhøve, nytt system for klimavarsling på særleg frostutsette plassar i Hordaland fylke. Dei nye verstasjonane skal denne vinteren vera i drift på E68 ved Haukeland i Bergen og på Rv 47 ved Skare i Odda.

Verstasjonane gir direkte kommunikasjon til vaksentralen ved vegkontoret, samt vegstasjonane på Hop og i Odda. Ein mobiltelefonsendar i verstasjonen er kopla til ein dataskjerm der Vegvesenet kan halda seg løpande orientert om stoda. Verstasjonane er plassert på strategisk utsette plasar når det gjeld frost.

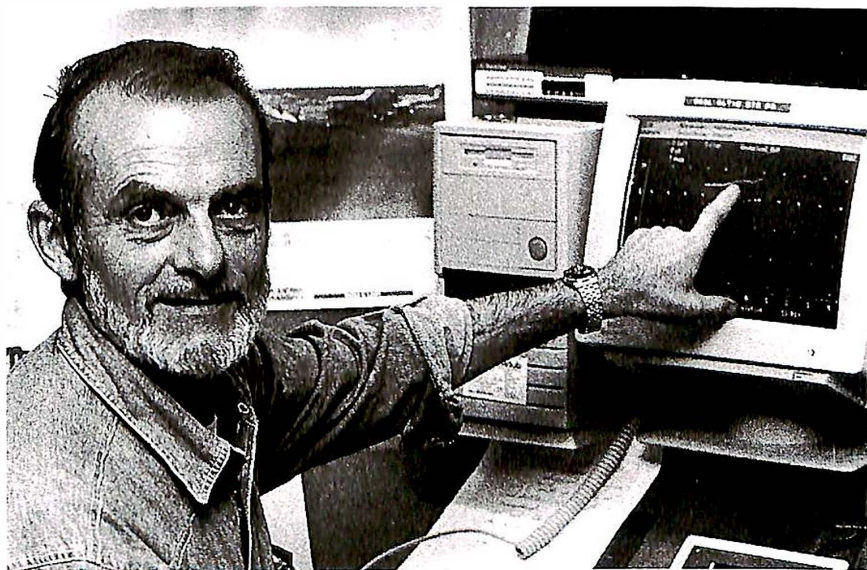
Hordaland tidleg ute

Ved å slå nummeret til stasjonen får du informasjon om temperaturen i vegbana, samt stoda på fire nedlagte frysepunkt. Vindretning, vindstyrke, nedbør og informasjon om kor fuktig det er i lufta på målepunktet, får du òg svar på frå denne observasjonsposten ute på vegen.

Svenskane har drive med dette systemet på vegnettet i 10 år, og dei siste åra har det kome fart i utbygginga for alvor, slik at det no er tilsaman kring 500 vervarslingsanlegg på det svenske vegnettet. I Norge er Hordaland tidleg ute, og først på Vestlandet. Berre i Trysil i Hedmark har dei etablert eit tilbod med same produkt..

Bergensprodukt under prøving

Anderaa Instruments i Bergen produserer eit liknande klimavarslingsanlegg, som dei no er i ferd med å vidareutvikla til å måle ver og temperatur i vegbanen.



Leiv Solberg og kollegene hans på vaksentralen kan lesa av målingane frå verstasjonane på skjerm. (Foto: Erling Grønsdal).

Hop vegstasjon har inngått eit samarbeid med oss om bruk av informasjon som ligg i vårt anlegg i Fana, seier Arvid Bjervamoen ved Anderaa Instruments til Veg i Vest.

Klimakartlegging

Utprøving av verstasjonane blir denne vinteren drive på utleige frå den svenske leverandøren Telub AB. Parallelt med dette er det i gang ei klimakartlegging på dei viktigaste saltrodene i bergensområdet. Denne kartlegginga skal pågå vinteren igjennom, med verstasjonen på Haukeland som eit referansesenter. Ein får målt avvik eller parallellar i versituasjonen i høve til Haukeland, for å skaffa seg eit slags meteorologisk kart over ver og temperaturtilhøve på vegnettet under ulike vertilhøve.

Dei aktuelle strekningane som skal kartleggast er Rv 14 Halhjem—Steinstø, E 68 Minde—Tregereid, Rv 555 Gyldenpris—Sotrabraua og Rv 556 Fjøsanger—Hjellestad. Resultatet av kartlegginga skal vera klar i juni 1992.

Neste år vil det bli vurdert å utvida klimakartlegging til andre delar av Hordaland.

Oppsynsmann Jan Gunnar Tufteland ved verstasjonen på Haukeland.



Ni års erfaring med piggfrie vinterdekk

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

— De fleste sjåførerne i Bergen bruker nå piggfrie vinterdekk på øvelsesbilene. Når elevene får vite at de kjører piggfritt om vinteren, legger de seg på et noe lavere fartsnivå. Kandidatene lærer seg å kjøre med reell trygghet, isteden-

— Bruk av piggfrie vinterdekk gir elevene en bedre kjørestil, sier sjåfør-lærer Ole Bohnhorst. Her med en lykkelig, fersk innehaver av "lappen", Karina Kalvenes.

for den falske tryggheten som piggdekkene gir, sier sjåfør-lærer Ole Bohnhorst til Veg i Vest. Selv startet han med piggfrie vinterdekk i 1982.

Når du kjører 60.000 km i året, er du opptatt av kjørekomfort. Piggfrie vinterdekk kommer på førsteplass i så måte. En skal også huske på at friksjonsdekkene har gode egenskaper utenom vintersetongen. I sterkt regnvær på veger

med sporslitasje gir piggfrie vinterdekk sikrere veggrep enn sommerdekk.

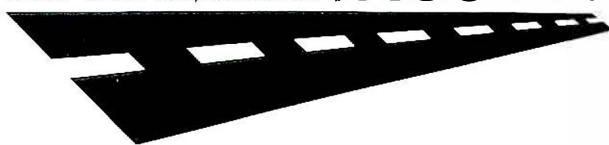
Piggfri langkjøring om vinteren

Det mest positive ved å bruke piggfrie vinterdekk på øvelsesbilene er likevel den kjørestilen elevene tilegner seg.

— Hva med langkjøring til indre strøk av fylket, der du passerer flere fjelloverganger, blant annet Bergsdalen?

— Ingen langkjøringsturer er blitt avlyst hos oss, uansett vær og føreforhold. Vi kommer oss godt fram på piggfrie vinterdekk også, og har ikke hatt uhell under disse turene.

TENK MILJØ. PIGG AV!



Bedre miljø

— Elevene våre reagerer positivt på dekkene. De er nok overrasket over at det ikke er forskjell på piggfrie vinterdekk og piggdekk når det gjelder bremsestrekning og fremdrift. De unge elevene er gjerne miljøbevisste også, og jeg tror det har en viss smitteeffekt at de får gode erfaringer med piggfri øvelseskjøring, sier Bohnhorst, som føyer til at piggfrie dekk skaper et bedre miljø under skolekjøringen. Å slippe piggduren er en lettelse både for lærer og elev. En skal ikke undervurdere at mange er plaget med hodepine under eller etter langkjøring med piggdekk på bar asfalt.

Nedsatt fart på våt is

Bohnhorst ser et tilleggsargument for bruk av piggfrie vinterdekk i det forsterkede vintervedlikeholdet som Vegvesenet nå tilbyr trafikantene. Han er heller ikke redd de dagene det er våt is på enkelte veststrekninger i Hordaland. Han har erfaring fra det også, ikke minst på veg til og fra glattkjøringsbanen på Sotra. Legger du deg litt i underkant av fartsnivået til de med gode piggdekk, kommer du deg like trygt fram, sier Ole Bohnhorst, sjåfør-lærer hos O. Sælen A/S i Bergen.

— Er alle sjåførerne på linje i dette spørsmålet?

— De fleste kjører med piggfrie vinterdekk. Men blant den eldre garde av lærere er det fremdeles noen som holder på piggene.



Nytt våpen mot piggdekkslitasje

AV RUNE KILEN
(tekst og foto)

En mølle med stålkuler, stein og vann ser ut til å bli Nordens nye metode for testing av steinmaterialers slitestyrke. Den svensk-utviklede "kulekvern"-metoden har vist seg å være en pålitelig og meget enkel test, nesten for enkel til å være vitenskapelig, vil kanskje enkelte hevde.

Men det fungerer!

Gjennom Vegvesenets 1/2-årige etterutdanning ved NTH har undertegnede i en prosjektoppgave fått den privilegerte oppgave å foreta de innledende forsøk på Norges første kulekvernapparat, et utstyr som ble bygget opp av SINTEF avd. Vegteknikk vinteren 90/91.

Steinkvaliteten viktig

Det er i forsker-kretser et faktum at steinmaterialkvaliteten har mye å si for asfaltdekkets motstand mot piggdekkslitasje. Gjennom det største forskningsprosjektet ASTO i Finland, har man gjennom laboratorietesting kommet til at 55% av slitasjen på asfaltdekker er avhengig av steinmaterialkvaliteten!

Dette skulle fortelle hvor viktig det er med gode steinmaterialer i våre vegdekker, og ikke minst at vi har steinmaterial-tester som gir et rett bilde av det som skjer med steinen ved piggdekkslitasje.

Bakgrunnen for SINTEFs uttesting av denne metoden er bl.a. svenskens og finnenes gode erfaringer med denne test-metoden. Gjennom ASTO i Finland har man blant annet kommet fram til at kulekvern-testen er en av to steinmaterialtester som gir best sammenheng med slitasje på vegdekket. I Sverige har man også oppnådd gode sammenhenger mellom kulekvernsverdi og slitasje på veg.

I de nordiske land bruker man i dag den såkalte *abrasjonsmetoden*, for å teste steinmaterialers motstand mot piggdekkslitasje. I Sverige og Finland bruker man "Slipvarde", som er en modifisert utgave av abrasjonsmetoden.



Slik ser stein og kuler ut etter testen.

Norges første kulekvernapparat gir en enkel test av steinmaterialenes slitestyrke.

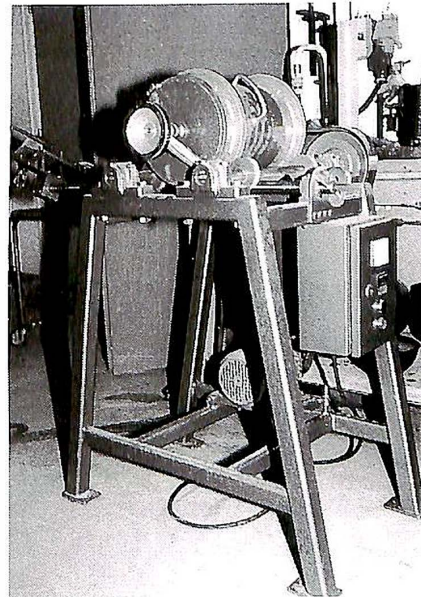
Ved begge motoder blir det støpt et prøvestykke med et visst antall steiner, og de oppstikkende steinene blir tørrslippt mot en roterende stålplate med slipepulver på. Vekttapet på steinene er et uttrykk for steinens abrasjonsverdi.

Denne metoden har imidlertid vist seg å ha mange svakheter, blant annet ved at den samme steinen blir ulikt klassifisert mellom de ulike laboratorier (dårlig reproducerbarhet), og at man oppnår forskjellig resultat ved 2. gangs testing på samme maskin (dårlig repeatabilitet).

Tilpassing til EF-markedet

Piggdekkslitasje er et særnordisk fenomen. I og med at de tekniske standardene skal tilpasses det europeiske markedet, er det viktig at Norden arbeider mot en felles metode for testing av steinmaterialers motstand mot piggdekkslitasje, og at slitasjeegenskaper blir et særkrav i forhold til europeiske leverandører av grus og stein til Norden.

Arbeidet med dette er allerede kommet i gang, både mellom de nordiske land og gjennom CEN (Comité Européenne de Normalisation). Det kan så langt se ut som om det er kvernmetoder som kulekvernen som kan bli Nordens



våpen i forhold til det europeiske markedet.

God sammenheng med piggdekkslitasje

I prosjektarbeidet har jeg blant annet sett på sammenhengen mellom SPS (Spesifikk Piggdekk slitasje) og steinmaterialenes abrasjonsverdi og kulekvernsverdi for materialer som er lagt ut på prøvestrekninger på E76 ved Stjørdal. (9 forskjellige materialer. Sintef i samarbeid med Nord-Trøndelag vegkontor.)

Det viser seg at det er kulekvernen som gir den beste sammenhengen med piggdekkslitasjen, når man sammenligner de to testmetodene.

Det er også oppnådd bra sammenhenger mellom de to testmetodene.

I disse dager avsluttes en diplomoppgave ved NTH, som har hatt i oppgave å studere flere aspekter ved kulekvernmetoden, og der blant andre Hordaland vegkontor/lab. har forsynt diplomstudenten med grus fra de mest brukte knuseverk i fylket for testing i kulekvernen.

Så det skal bli spennende å se om det settes krav til kulekvernsverdi for steinmaterialer brukt i våre vegkonstruksjoner når den reviderte håndbok 018-Vegbygging kommer ut om en ca. fem år.

Ny snøfres gir bedre service på Hardangervidda

AV LARS ØYRE

Statens vegvesen Hordaland tek i vinter i bruk ein ny totrinns fres til snørydding langs Rv 7 over Hardangervidda. Ein reknar med at den nye maskinen skal gi betre regularitet i trafikken over vidda.

Å frøse snø blir av mange teke for å vera eit enkelt arbeid. Slik er det ikkje, for tilhøva er sjeldan like fra dag til dag og område til område. Gjennom vinteren er det vedlikehaldsfresing av vegane, og om våren er det gjenopning av vinterstengde vegar.

Både utstyr og mannskap må innstille seg på at kvar av desse oppgåvene treng ulik innsats.

Stor skilnad

Det er sers stor forskjell på utstyrstrongen ved vedlikehaldsfresing og gjenopning av vinterstengde vegar, med dei maskinelle ressursar me rår over i dag.

Til våropinga nyttar me både beltegåande trommelfres og hjulgåande viftefres. Dei hjulgåande fresarane er lite eigna til å klatre i snøen med, og da trer beltefresen til.

Dette medfører stor kostnad i maskiner som berre kan nyttast korte deler av sesongen. Slik blir beltefresen eit dyrt

arbeidsredskap med få arbeidstimar i året.

Kombinert løysing

Difor er ynsket vårt eit utstyr som kan nyttast både vinter og vår. Med dette som bakgrunn har me saman med maskinavdelinga «leita fram» den maskina som kom nærast denne kombinasjonen.

Maskina er ein sjølvgåande totrinnsfres, der ein trommel matar snø inn til ei vifte som kastar denne ut. Navnet på fresen er Schmidt Supra 2000, og han blir produsert i Tyskland. Denne maskina har sers stor kapasitet ved vedlikehaldsfresing, og vil kunne klatra i snø ved våroping. Fresebredda kan variere fra 2,2 m til 2,48 m.

Sparer krefter

Drivkrafta på både framdrift og fresing er om lag 230 HK. Dette er mykje mindre enn samla kraft i våre nåværande fresarar. Både forbruk av drivstoff og produksjon av avgassar går difor rette vegen.

For å prøve dette i praktisk drift har me leigd dette utstyret inn for komande vintersesong. I vinter skal fresen vere plassert på Rv 7 – Hardangervidda – til vedlikehaldsfresing. Den nye fresen er driftsklar til 1. desember i år.

Ikkje minst trur me at tida etter gjenopning ved nattestengingar skal kunne reduserast.

Slik vil me kunne få betre regularitet, og dermed yte betre service til brukarane.

«Manningsprøve» til våren

Til våren vil fresen bli nytta til gjenopning av vinterstengde vegar. Da vil me òg til fulle få prøve korleis denne kan ta seg lagvis fram i snøen. Det skal bli mykje spanande å sjå om dette er ein fres som har det beste i seg både av beltefresen og hjulfresen sine eigenskapar.

Har han det, kan det vera aktuelt å sjå på om det vil vera naudsynt med fornying av beltefresarutstyret. Men den første prøven blir på Rv 7.

Me er ganske visse på at ved elles like tilhøva skal snøryddinga bli betre utført og dermed gi brukarane betre service på Rv 7 over Vidda.



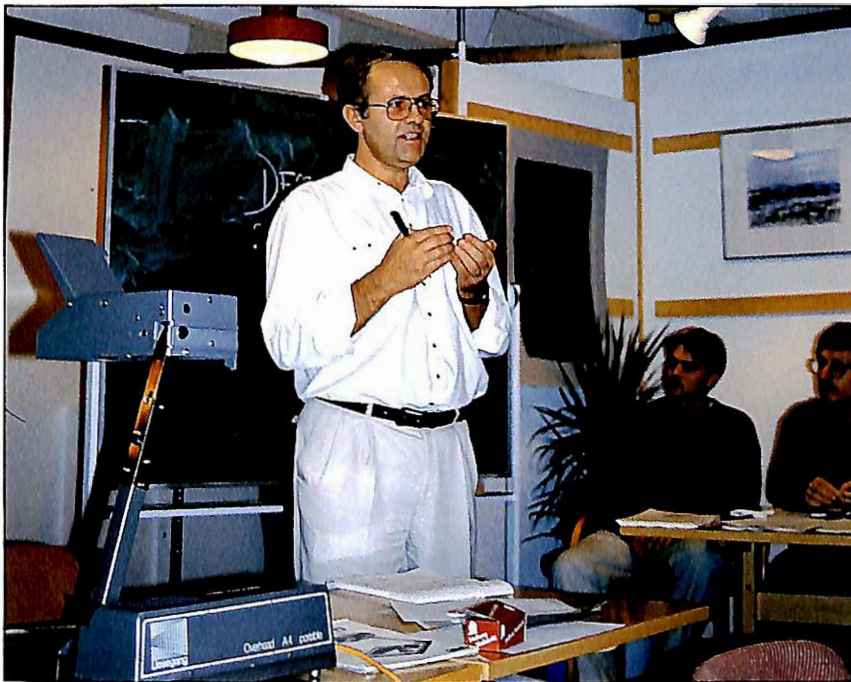
Skilnaden frå ein konvensjonell vedlikehaldsfres er at heile fresen (Schmidt Supra 2000) utgjør ein komponent, i staden for den vanlege samankoplinga mellom unifres og hjullastar.

HØYSKOLEUNDERVISNING PÅ VEGKONTORET

AV MARIAN FLICK (tekst og foto)

Studentene i Trafikk som tverrfaglig emne ved Stord Lærarhøgskule har vært på ekskursjon til Statens vegvesen Hordaland. Som en del av studiet ble det arrangert en samling med forelesninger på vegkontoret. Planavdelingen var invitert til å forelese og følgende medarbeidere holdt innlegg: Johnny Sjøstad, Tor Høyland og Ørjan Tveit.

Johnny Sjøstad orienterte om Fylkestrafikksikringsutvalgets (FTU) arbeid, hvem har sete i FTU, hvem er konsultative medlemmer, hva slags saker blir behandlet og hvor mange midler rår man over. Skolelærerne var spesielt interessert i å få vite hvem som kunne søke om midler, hvordan man måtte søke og hvem som behandlet søknadene. Sjøstad måtte svare på mange spørsmål fra salen og noen uttrykte at de hadde hatt bruk for denne informasjonen lenge før.



Leder for trafikkseksjonen, Torah Ramsøy, kommenterte løsningen av gruppeoppgavene.



Tor Høyland holdt en godt illustrert forelesning om ulykkespunkter.

Trygg skolevei

Dernest fikk studentene en gruppeoppgave som dreiet seg om å behandle et konkret problem om en skolevei, utifra forskjellige roller, som f.eks. lærere, beboere, politikere osv. Oppgaven engasjerte og synspunktene til de forskjellige gruppene kom tydelig fram.

Toralv Ramsøy kommenterte løsningene, f.eks. med hensyn til hvor realistiske forslagene var.

Etterpå informerte Tor Høyland om ulykkes- og black-spot analyse. Han illustrerte poengene med å forklare hvordan vegkontoret beregner statistikk, og med bilder av et ulykkessted. Selv om emnet var av teknisk art, ble poengene så godt forklart og illustrert at selv humanistene blant studentene fikk det med seg.

Effektiv rødlyskontroll

Til slutt innledet Ørjan Tveit om Automatisk Trafikk Kontroll (ATK). Dette er blitt tatt i bruk her i fylket for å overvåke både fart og rødlyskjøring. ATK viser seg å være svært så effektiv og forebyggende, og foreløpig ligger begrens-

ningen i politiets behandlingsskapasitet. I avisoppslag den helgen ble ATKs forebyggende effekt demonstrert: et ATK-kamera er montert i krysset Inndalsveien/Fridalsveien for å få en slutt på alle rødlyskjøring i dette krysset. Foreldre i området har tidligere foretatt en rødlystilling der de registrerte mer enn 500 rødlyskjørere. Dette ble gjort som oppfølging av en skoleveisundersøkelse som Vegkontoret ved planavdelingen og trafikkpedagogen hadde gjennomført ved Fridalen skole høsten 1989. Forelderådet oversendte dette materialet til trafikkpolitiet. Politiet har etterpå også gjennomført tellinger, og registrerte vel 400 rødlyskjørere. Eiter at ATK-kameraet er plassert, har man i en 14 dagers periode kun registrert 91 rødlyskjørere. Selv om man må ta med i beregningen at det ikke står film i kameraet hele tiden, kan man trygt konkludere med at ATK virker både avskrekkende og forebyggende.

Forelesningsopplegget kom i stand ved et samarbeid mellom planavdelingen – trafikk og trafikkpedagogen. Deltakerne sa seg svært fornøyd med seansen.

Realistisk kriseøvelse ga nyttige erfaringer



Vogntoget var lastet med bensin, og brannvesenet skumla hele kjøretøyet og vegbanen rundt i Fløyfjellstunnelen.



Det ble delt ut en egen informasjonsfolder til trafikanter som ble hindret av øvelsen i Fløyfjellstunnelen.



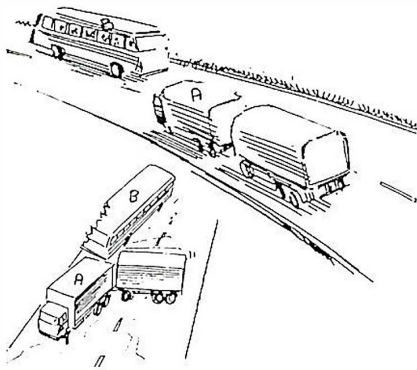
Etter øvelsen ble det holdt pressekonferanse i Vegvesenets anleggskontor på Nygårdstangen.

AV GEIR BREKKE OG
EIRIK RØNVIK (foto)

Torsdag kveld kl. 18.19. Det er tett trafikk gjennom Fløyfjellstun-

nelen, særlig sørgående løp. Kl. 18.20 ringer det fra en av nødtelefonene i tunnelen. Meldingen som mottas på vaktentralen går ut på at det har skjedd en alvorlig tra-

fikkulykke i sørgående løp. Et vogntog med farlig gods har kjørt inn i fjellveggen. Mange personer er skadet. Øvelse "Hot stuff" er i gang.



"Ulykken" i sørgående løp i Fløyfjellstunnelen skjedde ved at et vogntog svingte for tidlig tilbake i høyre felt etter forbi kjøring av en sporveisbuss.

Sørgående løp blir stengt 2 minutter senere, nordgående løp etter 3 minutter. Sirenene uler, brannvesen og politi er på plassen i løpet av få minutter.

Ti ambulanser

Kollisjonen har skjedd idet et vogntog kjører forbi en sporveisbuss med passasjerer. Vogntoget legges for tidlig over i høyre felt, slik at tilhengeren presser bussen inn i fjellveggen. Vogntoget er lastet med bensin, som lekker ut på vegbanen.

Brannvesenet rykker ut med 3 brannvogner og 8 ambulanser. I tillegg kommer 2 ambulansvogner fra Fana Røde Kors.

Trafikk ledet gjennom tverrslag

Redningsarbeidet pågår nærmere en time før de siste skadde er brakt ut av tunnelen. En del biler som er kommet inn i sørgående løp før tunnelen ble stengt, blir ledet tilbake via tverrslag og nordgående løp. Biltilsynet er på plass og informerer om øvelsen. Det blir delt ut skriftlig informasjon til trafikantene som blir berørt av øvelsen.

Det blir informert om øvelsens forløp på en pressekonferanse ved anleggskontoret på Nygårdstangen etter at begge felt igjen er åpnet for trafikk. Etterpå blir det en arrangert pressekonferanse, der to innleide journalister kommer med aktuelle, kritiske spørsmål til "ulykken". Som normalt vil være i en slik situasjon preges dette av redningsarbeidet og spørsmål om liv og død blant de som er rammet av ulykken. Vegvesenet sitt ansvar som vegholder kommer ikke i forgrunnen, slik ulykkesforløpet avtegnes på pressekonferansen.

Ulykker aldri på bestilling

Presseomtalen etter øvelsen er balansert. Bergens Tidende lager førstesideoppslag på trafikkaoset som ble skapt fordi Fløyfjellstunnelen var stengt halvannen time. Det kommer innvendinger mot tidspunktet for øvelsen, med langdag i butikker og større arrangementer. Svaret fra Vegvesenet er at ulykker aldri kommer på bestilling.

Under gjennomdrøftingen av øvelsen med politi og brannvesen en tid etterpå, kom det fram at alle parter har dradd nyttige erfaringer, som grunnlag for en enda bedre gjennomføring under en reell ulykkesituasjon. Gode råd til Vegvesenet om trafikkvarsling i nord, for å unngå at biler kjører inn i ulykkesområdet, ble notert. Det ble lagt stor vekt på et tverretattlig samarbeid med skadestedsleder. En avklarende diskusjon om styring av ventilasjonsanlegget ble det også på dette møtet.



Tilsammen 16 personer kom til skade under "ulykken". Ambulansepersonell fikk de skadete ut av tunnelen i løpet av en halvtimes tid.

Trafikkflyten gjennom sentrum

Fra politiet ble det blant annet understreket betydningen av gode avlastnings-



Politibetjent Konrad Grindeland (t.h.) konfererer med verneleder Bjørn Langedal, Statens vegvesen Hordaland.

veger når Fløyfjellstunnelen er stengt. Alt vedlikeholdsarbeid i tunnelen skjer på nattestid, når trafikken er liten. Øvelsesstidspunktet viste at problemet er alvorlig når trafikken er større. Hvordan det ville gått under en virkelig stengning midt i travleste rusjtrafikken? ble det spurt.

Vedlikeholdslaget ryddet opp etter øvelsen i tunnelen, og på Nygårdstangen låste man døren etter fullført mediatraining sent på kvelden.

Ny øvelse neste morgen

Men Vegvesenet hadde mer på lager. Fredag morgen gikk alarmen på nytt hos politi og brannvesen. Arbeidshull i Damsgårdsfjellstunnelen. Boring i sprengstoff, 5 personer skadd. Melding ble gitt til oppsynet av riggoperatør, takket være Vegvesenets interne radiosamband i tunneldrift som dette.

Før politi og brannvesen kom til stede, rykket kolleger av de skadde inn i tunnelen, og utførte førstehjelp blant de skadde på stuff, som lå 2 km inne i tunnelen.

Øvelsen var av intern karakter, etter som den ikke berørte trafikanter. Likevel ble det gjennomført en arrangert pressekonferanse med innleide reportere ettersom, der de ansvarlige fikk brynt seg på vanskelige spørsmål om tunneldrift og sikkerhet.

Beredskapen må styrkes

En av konklusjonene som politi og brannvesen dro etter gjennomdrøfting av begge øvelsene, var at Vegvesenet må styrke beredskapen. Blant annet i form av heldøgnsvakt ved vaksentralen året rundt. Ledelsens øvrige beredskapsopplegg må også være fullstendig og kontinuerlig. året igjennom.

Alle parter sa seg interessert i å fortsette samarbeidet om nye øvelser

Gi plass for Askøybrua – Vegvesenets store blå! Veg i Vest var til stede da den første blåmalte bruseksjonen sakte men sikkert rullet ut av malehallen ved Fredrikstad Mekaniske Verksted. Det var litt av et skue da Statskrafts røde spesialbil med tilhengere på til sammen 160 hjul drog med seg den 180 tonn tunge brubanedelen over det gigantiske verftsområdet, til neste ledd i produksjonskjeden. Arbeidet med bygging av stålkaeseksjonene pågår i Moss og Fredrikstad fram til mars 1992, da alt skal fraktes til Askøy på to lektere.

Byggingen av de 12 meter lange brubaneseksjonene skjer ved Moss verft, der man sveiser sammen stålplatene til rustbrune seksjoner.

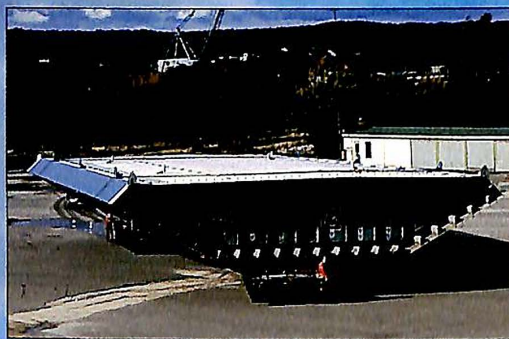
Etter hvert som seksjonene blir plassert på beddingen i Moss, kommer en lastebåt og frakter dem videre til Fredrikstad, eller nærmere bestemt Kråkerøy, der FMV ligger. Skipet greier bare 3 seksjoner i slengen, så sunnmøringene om bord i M/S «Elektron» er blitt lommekjent i Ytre Oslofjord denne høsten.

Gullalderen er historie

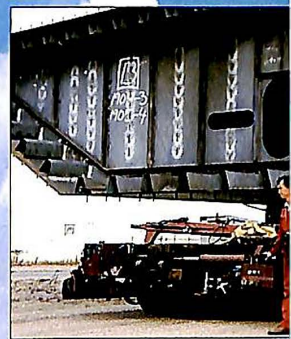
Vel framme i Fredrikstad er kranføreren på plass for å sørge for sikre løft fra skip og ned i tørrdokken, neste "mellomlagring" for bruseksjonene. Skinnegangen til kranen er delvis gjengrodd, og fører seg godt inn i inntrykket som fester seg når man vandrer rundt på dette store verftsområdet: Sovende storindustri. Det har ikke vært synderlig aktivitet her siden det store verftet vaklet under skipsbyggingskrisen for 10 år siden. Igjen på valen er småbedrifter som syster med delproduksjon. Arbeidet med Askøybrua er det eneste som ruver i dokk og slipp der det for 10-15 år siden ble bygd stolte hundretusentonnere. På den tiden hadde Fredrikstad Mekaniske Verksted 2700 ansatte. I dag kan du stryke nullene når du skal telle mannskap i sveishallen.

Avdeling Østfold

Det er Kværner Eureka, en av tre partnere i Hengebrokonsortiet, som forestår bygging av stålkaeseksjonene. Kværner eier de to skipsverftene i Østfold der byggearbeidet pågår



Den 180 tonn tunge stålkaesedelen ruller sakte, men sikkert over verftsområdet, på veg til neste operasjon.



Statskraft står for den interne transport. Hver brubanedel ligger på til sammen 160 hjul.



Første blåmalte bruseksjon slepes ut av malehallen ved Fredrikstad Mekaniske Verksted.

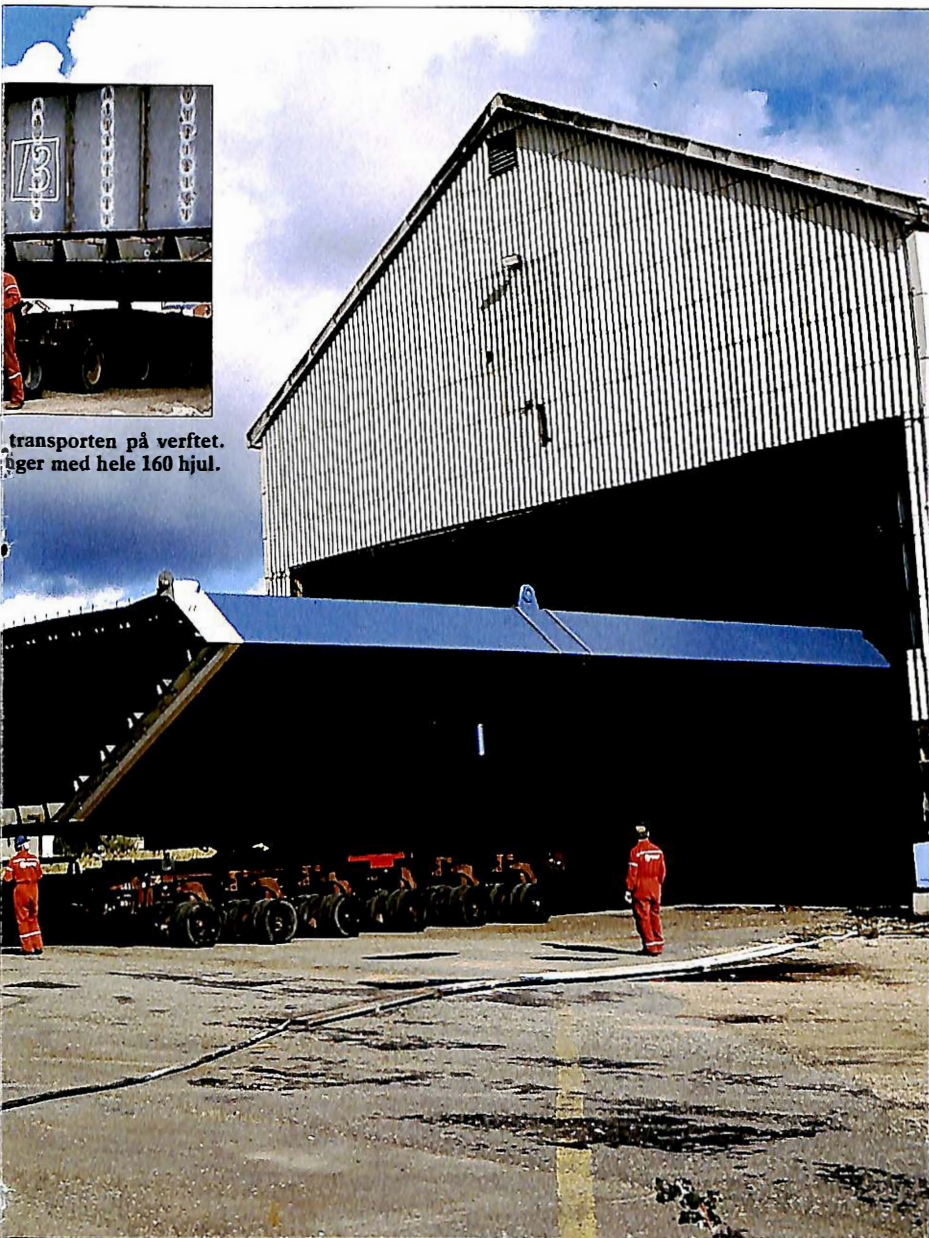
HER KOMMER

Statens vegvesen Hordaland har opprettet avdelingskontor i både Moss og Fredrikstad, der en gruppe kontrollingeniører ivaretar byggherrens interesser, sammen med byggeleder Asbjørn Valen, som stadig er på farten til Østfold for å følge opp arbeidet.

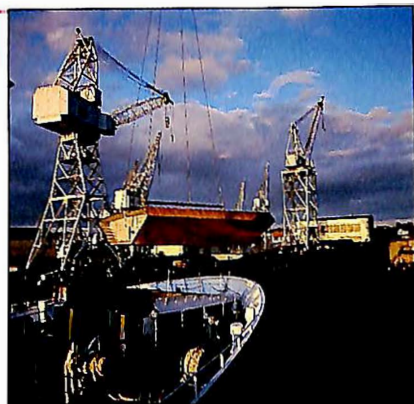
Bygging av stålkaesedelene startet i Moss i februar i år. Total byggetid på

samtlig 71 seksjoner blir dermed 13 måneder. De 12 meter lange og 3 meter høye brubanedelene blir sveiset sammen tre og tre, til 36 meter lange seksjoner. Denne sammensveisingen skjer i Fredrikstad, der også overflatebehandlingen av seksjonene pågår.

Overflatebehandlingen omfatter for det første sandblåsing, som skal fjerne alle



transporten på verftet. Bærer med hele 160 hjul.



En rustrød stål-kassedel blir løftet i land i Fredrikstad, klar til overflatebehandling og sammenbygging.

sveis på hver del, til sammen over 7 mil med sveisekontroll.

Arbeiderne i Moss og Fredrikstad går bokstavelig talt nøye etter i sømmene. Blir det registrert mangler i sveisen må arbeidet tas opp igjen. Stort sett holder sveisearbeidet høy kvalitet, men selvsagt er det blitt en del oppretting, uten at dette har gitt endringer i framdrift.

Krevende transport

Transporten av de tunge stålseksjonene er en oppgave som setter strenge krav til presisjon. Vær og vind legger visse begrensninger. Blant annet måtte lossing av 3 seksjoner ved kai på FMV innstilles da Veg i Vest var til stede, på grunn av vind på opptil storm styrke.

Flytting av seksjonene mellom hallene på det store verftsområdet er også en spesiell operasjon, iallfall i vegvesen-sammenheng. Det er Statskrafts vedlikeholdsavdeling i Drammen som har fått dette oppdraget. Kolleger av linjestrekkerne i samme selskap, som tidligere i år dro over catwalk-vaierne på Askøybrua.

Erfaring med Madam Felle-fisking

Statskraft har lang erfaring med slike spesialtransporter, også fra utlandet. Mannskapene er i Fredrikstad for å utføre flytting av brubanedejer hver 3. uke, og har tidligere i høst blant annet vært i Nordland for å berge «Madam Felle» trygt på land fra 20 meters dyp, etter å ha havarert ved kai med et fraktfartøy fra Nordhordland.

Det har ikke vært antydning til problemer med transporten ved Fredrikstad Mekaniske Verksted denne høsten, og det øker jevnt og trutt på med ferdige sammenbygde stål-kassedeler til Nordens lengste hengebru.

ASKØYBRUA!

urenheter fra stålplatene. Rust og forurensning blir skrellet vekk.

Metallisering er en annen form for galvanisering. Det lar seg ikke gjøre å dyppe 60 tonn tunge seksjoner i sink. I stedet blir seksjonene påført et metallbelegg.

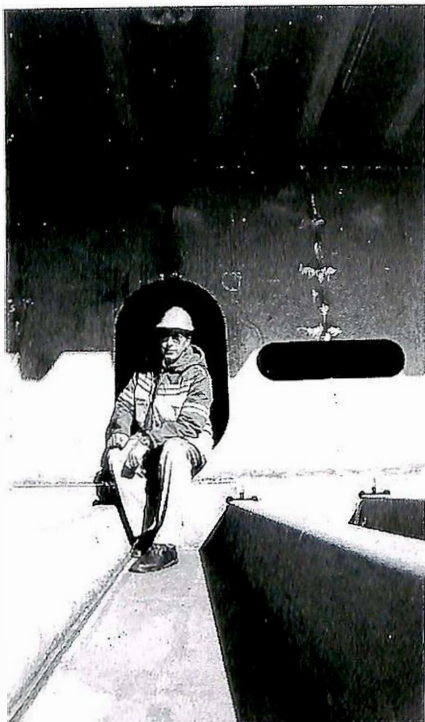
Siste operasjon er maling av stålseksjonene. Innerste strøk er hvitt, før det

legges på gult. Malingen ytterst har betegnelsen KK 118, og holder en mørk blåfarge. De endelige malerstrøkene skal påføres når bruseksjonene er hengt på plass i hovedspennet, og denne fargen blir litt skarpere i blåtonen.

Hver 12 meter lange brubaneseksjon inneholder 1000 meter med sveis. Kontrollørene må altså studere 1 km med

Sveis på Askøybrua:

Kvalitetskontroll med røntgen og ultralyd



Byggeleder Asbjørn Valen i luken på en av stålseksjonene til Askøybrua.

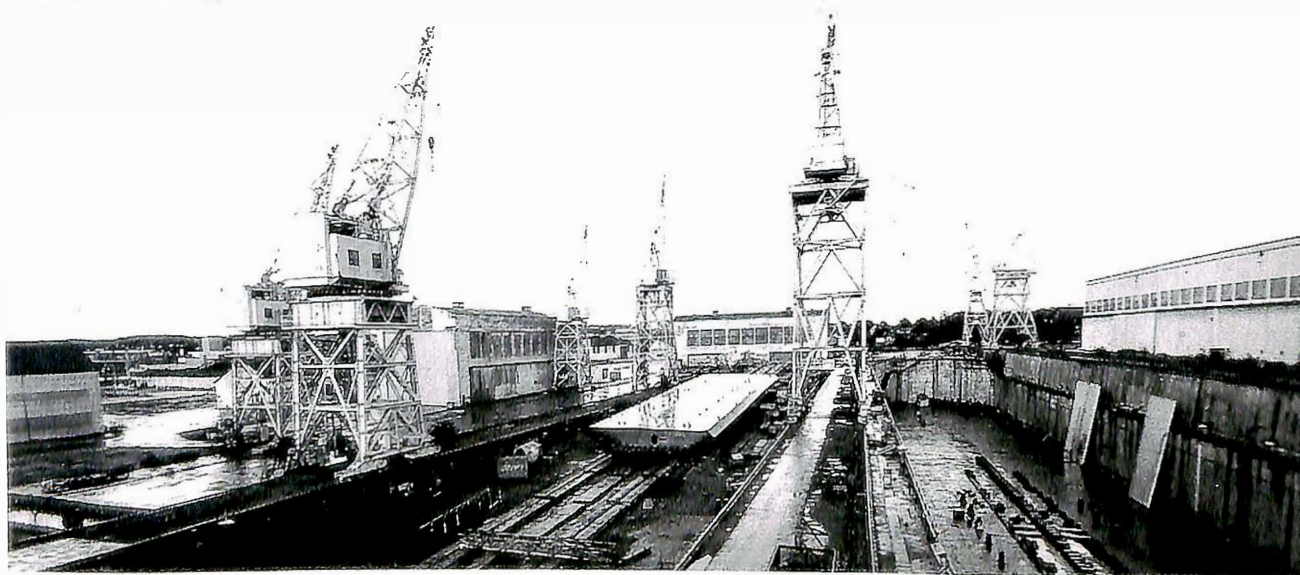
AV GEIR BREKKE (tekst og foto)

Det kunne vært skrevet en doktoravhandling om kvalitetskontrollen av sveisearbeidene på Askøybrua.

Kritiske analyser pågår hele tiden for å få bekreftet brukassens helse-tilstand. Både røntgenstråling og ultralydmålinger er tatt i bruk for å sjekke at skipsbyggerne i østfold-



«Gutta på gølvet» synes det er interessant med brusveis i en tid med lite skipsbygging i Fredrikstad.



Det er rolige tider ved det tradisjonsrike storverftet i Fredrikstad. Bare deler av Askøybrua er på beddingen. I dokken til høyre skal det bli mer brubygging snart. Der skal pontongene til Sallhusbrua bygges neste år.

byene også kan sveise bruseksjoner. Det kan de, viser målingene som blir foretatt i Moss og Fredrikstad i disse dager.

Jan Sagemoen har assistanse av Håkon Godånes i de jevnlige røntgenmålinger av sveiseskjøt på stålkassen. Målingene blir avlest, registrert og eventuelle mangler blir bemerket.

Lydmåling i høyre felt

Bengt Sundberg leder en annen type kvalitetskontroll. Vi møter ham i knestående på «dekk», og tipper han befinner seg omtrent midt i høyre kjørefelt, i retning Storeklubben, selv om seksjon 36 fremdeles står midt i sveisehallen på Fredrikstad Mekaniske Verksted.

Sundberg dypper malerpenselen i en plastboks med mørkt, tynt klister, som

han stryker på stålplaten. Etterpå setter han et lite instrument ned på platen der han har strøket på kontaktlim. Instrumentet er koplet med ledning til et hendig apparat, som straks gir svar på kvaliteten i sveisejobben også her. Etterpå markerer Sundberg med kritt de områdene som må gås over, og eventuelt repareres med ny sveis.



Jan Sagedal leser av resultatet av røntgenmålingene.

Askøy-karere maler Askøybrua

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (foto)

Det er bare rett og rimelig at det er to vaskeekte askøyværingene som svinger malerkosten og står for sandblåsing når de store stålkonstruksjonene til Askøybrua skal overflatebehandles. De to blide herrene Even Johannesen og Alf Ramsøy har slått seg midlertidig ned i Fredrikstad og er daglig i aktivitet på verftet der brubanede-lene er under behandling.

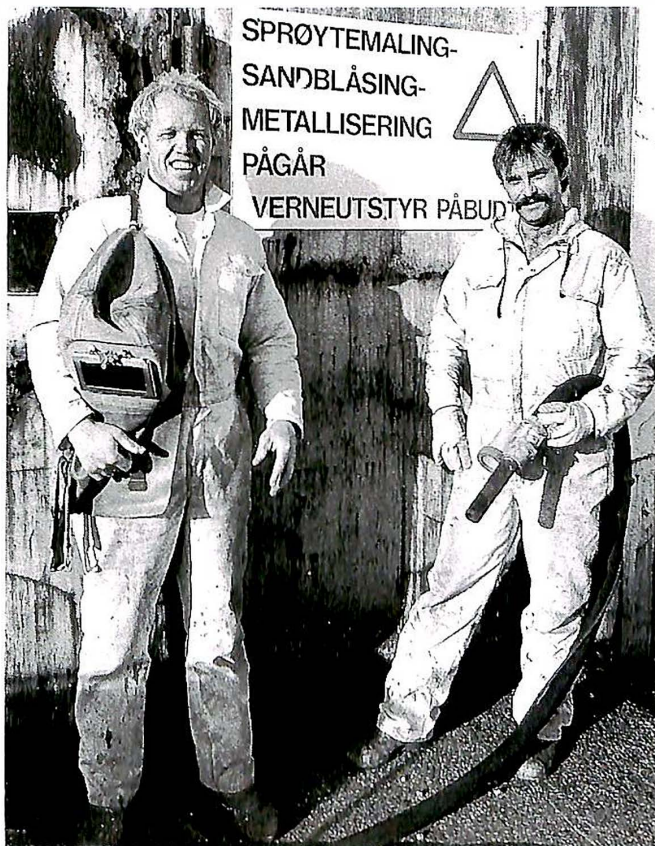
— Vi kom hit 5. februar i år, og har fått oss egen leilighet i byen. Når jobben er gjort har vi over ett år bak oss med metallisering, sandblåsing og maling av brustålet, sier karene, som er ansatt i Solid Vedlikehold i Bergen, som fikk tilslaget på denne delen av brujobben.

Støyende sandstorm

Det er en tøff jobb som blir utført, med streng instruks om bruk av verneutstyr. Når sandblåsing av konstruksjonen pågår er støynivået ubehagelig og finkornet metallholdig sand lyker gjennom hallen.

— Siste seksjon skal i malehallen 29.

Even Johannesen
(t.v.) og Alf
Ramsøy driver
sandblåsing,
metallisering og
maling av
Askøybrua i
Fredrikstad.



januar neste år. Vi regner med å være ferdig med jobben i Fredrikstad i slutten av mars.

Firmaet de er ansatt i er ikke ferdig med jobben før de endelige malerstrøk er påført brua etter montasjen i 1992.

Kyststamvegen?

AV MONA MEKKI

Det eksisterer mange vrangforestillinger om Kyststamvegen. «Drømmeslott» og «luftslott» er ord som ofte har vært nevnt, særlig av folk som ikke bor på Vestlandet, og som ser på ferjereiser kun som en sjarmerende avveksling.

«Kyststamvegen er et uforsvarlig jappeprosjekt», og «Miljøkonkvensene av dette enorme vegprosjektet er helt uholdbare. Milliarder av kroner vil bli brukt til å rasere nasjonale målsettinger om reduksjon av CO₂ og NOX-utslipp», er uttalelser som er kommet fra naturvernhold.

«Når skal dere begynne å bygge Kyststamvegen?»

Dette og liknende spørsmål og uttalelser viser hvor store hull det er i folks kunnskaper om Kyststamvegen. De resultatene man er kommet fram til etter et omfattende utredningsarbeid, både fra vegkontorene og fra flere forskningsinstitusjoner, burde flere sette seg ned og studere nærmere.

Mer en strategi enn et konkret vegprosjekt

Hva er egentlig Kyststamvegen, og hvilke konsekvenser vil den få for landsdelen og landet i sin helhet?

Vi snakker ikke om en ny motorveg som skal bygges langs kysten. Kyststamvegen er pr. 1.1.91 definert som hovedvegforbindelsen fra Kristiansand til Trondheim. Fra sommeren 1992 vil Kyststamvegen hete Riksveg nr. 1.



Fra sommeren 1992 vil Kyststamvegen, dagens Rv. 14, bli omdøpt til Rv. 1.

I dag er det 12 ferjer på denne strekningen. Innen 1994 vil tre ferjestreknin-ger være erstattet av faste vegforbindelser.

Kyststamvegen er ikke *ett* enormt vegprosjekt, men et samarbeid om å utvikle en strategi for utbygging av et stamvegssystem mellom fem fylker.

Deler er bygget, annet er under bygging (Rennfast, Salhusbroen, Krifast) og noe er underveis (Trekantsambandet).

Det er mange store fjordkryssinger langs Kyststamvegen, men planene omfatter også utbedring av allerede eksisterende veg til stamvegstandard.

Nasjonal oppgave

Kyststamvegen vil ha stor betydning på mange områder, både regionalt, nasjonalt og internasjonalt:

Kyststamvegen vil bidra til å opprettholde bosettingsmønsteret. Vil hindre fraflytting. Vi vil få kortere transporttid og sikrere levering. Vi behøver ikke å reise via Oslo/Østlandet.

Transportmessig vil det være stor forskjell på en Kyststamveg med eller uten ferjer. I et ferjefritt vegsystem vil kontakten mellom regionene etter hvert komme opp på et nivå som er naturlig ut fra folketall, arbeidsmarked, handel og service osv.

Mye av verdiskapingen i Norge i dag foregår på Vestlandet (olje/gass, fiskeoppdrett). Å hente ut denne verdiskapingen har hele nasjonen interesse av. Derfor bør Kyststamvegen absolutt bli en nasjonal utbyggingsoppgave.

Kyststamvegen er et viktig bindeledd til Kontinentet og England, både når det gjelder transport og turisme.

Kyststamvegen og miljøet

Det har vært fokusert mye på hvilke konsekvenser Kyststamvegen vil få for miljøet. Vestlandsforskning har laget en miljøutredning som tar for seg konsekvensene for naturvern, friluftsliv, hjortevilt, landskap, luftforurensing, støy og trafikkulykker. Det er ikke noe entydig svar i disse undersøkelsene, og konsekvensene er avhengige av mange andre faktorer enn utbyggingen av Kyststamvegen alene.

Vi skal heller ikke se bort fra at Kyststamvegen faktisk kan bidra til å minke utslipp av drivhusgasser, ved at man får en overføring av transport fra luft og sjø til veg.

forts. s. 20

Kyststamveg-info fra Hordaland

– Å arbeide med informasjon om Kyststamvegen er svært omfattende, spennende og utfordrende, seier Mona Mekki, som er infokonsulent for kyststamvegutvalet, med base på Vegkontoret i Hordaland. Stillinga blei i år flytta frå Rogaland til Hordaland.

Mona er 33 år og er utdanna cand.mag. i samfunnsfag og mediekunnskap. Ho har m.a. vore dagleg leiar i DataVikar, og har medierøynsle frå tidlegare Puddefjord radio no Radio 1.



Mona Mekki er infomasjonskonsulent for kyststamvegutvalet.

Svensk ferjedrift — effektiv og rimeleg

AV PER STEFFEN MYHREN
(tekst og foto)

I 1991 tok Hordaland grovt for seg av stipendmidlane i Vegvesenet. Av dei heldige var det Bjørg Hestdal og Per Steffen Myhren på Økonomiseksjonen som fekk midlar til å sjå nærare på Svenske Vägverket si ferjedrift.

Som kjent har svenskane gule ferjer, det er Vegvesenet som driv alle ferjer i det offentlege vegnettet. Ferjene er gratis og dei går heile døgnet. Så tenkjer vi vel at det kan svenskane ha råd til, ikkje har dei fjordar og knapt nok øyer.

Kva er så realiteten? Jau i Göteborgs og Bohus län så transporterer ferjene like mange bilar som i Hordaland, og vi er største ferjefylket i Noreg.

Lågare kostnad

I desse privatiseringstider så er den neste tanken at offentlig drift av ferjene — det må vere dyrt. Nei, det er ikkje dyrt, kvar bil som vert frakta med ei ferje i Göteborgs og Bohus län kostar 19 kroner, i Hordaland kostar det 60 kroner.

No er naturlegvis ikkje tilhøva lik i den svenske skjergarden og i norske fjordar. Vi har lenger samband og vi har langs kysten eit hardare klima. Men også på dei sambanda som har same lengde og same fartstilhøve som i Noreg, så er svenskane rimelegare.

Mindre mannskap

Kva kan så grunnane til det vere?

Dei viktigaste grunnane er etter vår vurdering:

— Mannskapskostnadene. Ingen ferjer har meir enn to mann. Dette er dei frittgåande ferjene, og dei største tar 74 personbileiningar (pbe) og lastar 400 tonn. Det tilsvarar ferjer som Seimstrand og Hordaland, og desse vestnorske ferjene har seks mann.

Kabelferjene, som tar opptil 54 pbe, har ein mann eller kvinne og dette er «maskinførarar» i Vegvesenet.



Sambandet Göteborg — Hönö blir trafikert av to 70-bilars ferjer.



Bjørg Hestdal i samtale med svenske ferjemannskap.

— Ferjekostnadene. Ferjene er svært enkle med primitive «salongar» og utan mannskapslugarar. Framdriftsmaskineriet er fire lastebilmotorar (Scania og Volvo naturlegvis). Ferjekostnadene ligg på om lag ein tredel av prisen på norske ferjer, rekna pr. bilplass.

— Vedlikehaldskostnadene. Storparten av vedlikehaldet vert gjort av Vegvesenet i eigenregi.

Gratis heim frå rangel

På den andre sida så er alle ferjestrekningene i drift døgnet rundt. Ein einsleg

natteranglar kan rekvirere ein 70 bilars ferje til å ta ein tur med denne eine personen, gratis!

Vi har naturlegvis gjort oss visse tankar om kvifor dette går i Sverige, men ikkje her i Noreg.

Noko skuldast truleg at det er Vegvesenet som har hatt dette ansvaret, og ikkje tradisjonelle rederi, der ei ferje helst skal sjå ut som ein Atlanterhavsdampar. Ifølgje mannskapet på dei svenske ferjene så er mannskapsstyrken så liten fordi det er staten som driv ferjene, og det er staten som fastset storleiken på mannskapet.

Det var òg klart at administrasjonen av heile ferjedrifta, inklusiv ferjeikaier, var svært liten og rimeleg.

Lærdom å hente

Er så konklusjonen av dette at Vegvesenet i Noreg bør ta over ferjedrifta? Svaret på det er nei, men vi trur at det er lærdomar å hente hos svenskane.

Kvifor har vi ikkje kabelferjer i dei korte pendelsambanda, og må våre ferjer koste 100 mill. kroner når dei svenske kostar 30 mill. kroner?

Sist, men ikkje minst, kvifor må vi ha 6 norske sjøfolk for å erstatte 2 svenske «vegarbeidarar»?



Postvegane i Hordaland

Etter at boken om postvegane i Hordaland, med tekst av Johannes Gjerdåker, kom ut, har jeg gått de fleste av de 21 turene som er beskrevet. Både min familie og jeg selv har hatt stor glede av de gode beskrivelsene og bildene i boken. Også for mange av barna i familien har disse turene vært spennende og til inspirasjon for nye turopplevelser. Kulturelt er boken av meget stor betydning.

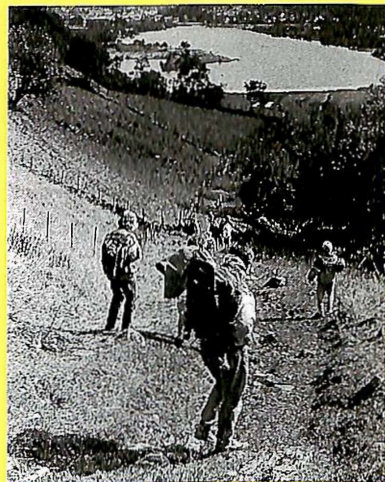
Selv har vi kjøpt ganske mange eksemplarer av boken og gitt den til gode venner som også er blitt svært begeistret. Blant lokalbefolkningen, som ikke alltid har kjent til de gamle postveiene i sitt distrikt, har vi møtt stor interesse når vi har fortalt om det som er så godt beskrevet om postgangen for flere hundre år siden.

Opprusting?

Særlig nå når veivesenet svært ofte blir hengt ut i forbindelse med utbygging av nye veier, ville det være bra om det også kunne skaffes en viss motvekt i folkeopinionen. Veivesenet har kanskje ikke i særlig grad benyttet den mulighet der er for å skape goodwill ved å presentere historisk og kulturelt materiell om veibygging i gamle dager?

Det ville nok ha vært en fordel dersom de best bevarte postveiene var blitt merket med beskjedne, pent utførte treskilt, gjerne med veivesenets emblem. En opprusting av enkelte av disse veiene ville selvfølgelig også ha vært svært ønskelig. Kanskje ville det være mulig å ruste opp en eller to av veiene pr. år?

Dersom det skulle være planer om å produsere flere bøker om gamle veier i Hordaland, eller dersom det skulle være opplysninger om flere enn de omtalte 21 turer, ville jeg



En av de 21 turene på gamle postvegar i Hordaland er ruten Åsane kirke – Hordvik. Bildet er fra Melingen, med Langavatnet og Vågsbotn i bakgrunnen. (Foto: Geir Brekke).

være takknemlig for å få låne dette materialet.

I alle fall takker jeg for god og samfunnsnyttig innsats da veivesenet gav den omtalte bok.

Med vennlig hilsen

Chr. Rieber.

Skal Hordaveg til Holmenkollstafetten 1992?

Hordaveg deltok i Holmenkollstafetten med heder i store deler av 80-årene. Laget kom på premièrplass i sin klasse flere ganger. Etter noen års pause, for å fordøye inntrykkene, er det igjen på tide å legge hovedstadens asfalt under våre føtter i vårens vakreste even-tyr.

Stor pågang fra ulikt hold i mange deler av fylket tyder på at interessen for å delta er stor. Det er sågar antydning av lag fra Hordaveg i dameklassen, noe som selvsagt skjerper konkurransen om plass på herrelaget.

For å få bekreftet at mottatte signaler er å stole på, bes interesserte løpere/løpersker å melde seg skriftlig eller muntlig til undertegnede innen utgangen av desember

Kjell Føllesø, oppmann fri-idrett



Hordavegs lag i Holmenkollstafetten i 1981. En del av 10-årsjubilantene har løpt til andre jaktmarker siden.

Andre plass til Hordaland

Åsmund Kleiven til VM i Sveits

AV MIKAL NORDVANG OG
ØYSTEIN HAGESÆTHER (foto)

Statens vegvesen Telemark var arrangør for den 6. norgesmeisterskapen i presisjonskøyring. Hordaland var sjølvstøtt på plass med deltakere i alle klasser, stor lastebil, liten lastebil og veghøvel. Åsmund Kleiven, Hordaland, vart nr. 2 i tevlinga for stor lastebil.

For første gong var det med deltakere frå alle fylke. I alt 114 stilte til start. Desse fordelte seg med 77 deltakere i bilklassane og 37 i veghøvelklassen. Det viser seg at denne tevlinga vert stadig meir populær, og kravet stadig aukar til dei som vil hevde seg i toppen. Hordaland sine deltakere låg ikkje etter i så måte.

Statens vegvesen Telemark hadde lagt ned eit stort arbeid i å avvikle eit så stort arrangement både på og utanfor konkurransearenaene.

Tevlingane i bilklassane vart avvikla på Geiteryggen flyplass. Veghøvelførarene konkurrerte på tomten der den nye vegsentralen for Telemark skal byggjast, Gråtenmoen i Skien.

Resultat:

Stor lastebil, klasse B-2:

- | | |
|-----------------------------------|-------------|
| 1. Olav Veslestaul, Telemark | 266 prikker |
| 2. Åsmund Kleiven, Hordaland | 277 prikker |
| 3. Jon Ingar Eik, Møre og Romsdal | 347 prikker |
| 7. Harald Nordvik, Hordaland | 503 prikker |
| 23. Johs. S. Blindheim, Hordaland | 679 prikker |

Liten lastebil, klasse B-1:

- | | |
|------------------------------------|-------------|
| 1. Jan Petter Lyng, Telemark | 80 prikker |
| 2. Jon A. Gollemsgen, Telemark | 145 prikker |
| 3. Ingar Rødal, Møre og Romsdal | 203 prikker |
| 9. Kjell Sandven, Hordaland | 372 prikker |
| 28. Øystein Lønnebakken, Hordaland | 656 prikker |

Klasse E – veghøvel:

- | | |
|-------------------------------------|-------------|
| 1. Oddbjørn Østensen, Oppland | 85 prikker |
| 2. Johan Skinderhaug, Sor-Trondelag | 98 prikker |
| 3. Jan Leirdal, Nordland | 99 prikker |
| 8. Svein Lyngsgård, Hordaland | 135 prikker |



Hordalendingar med premiehausten i Telemark. Frå venstre: Erling Hjartholm, Johannes Blindheim, Kjell Sandven, Knut Iden, Åsmund Kleiven, Øystein Lønnebakken, Harald Nordvik og Svein Lyngsgård.

- | | |
|---------------------------------|-------------|
| 17. Knut Iden, Hordaland | 220 prikker |
| 28. Erling Hjartholm, Hordaland | 295 prikker |

Samanlagt:

- | | |
|-----------------------------|-------------|
| 1. og beste fylke: Telemark | 529 prikker |
| 2. Møre og Romsdal | 776 prikker |
| 3. Hordaland | 784 prikker |

Verdsmeisterskapen neste!

Statens vegvesen Hordaland har gjennom fleire år hatt samarbeid på lokalplanet med Norges Rutebilarbeiderforbund. Dei driv også med tilsvarande tevlingar i presisjonskøyring. Det var gjennom dette samarbeidet at vegvesenet fekk sin første verdsmeister i 1988, Arthur Eknes.

Same helga som vi var i Skien arrangerte Rutebilarbeiderforbundet sitt norgesmeisterskap på Rudskogen i Østfold.

Vår deltaker på stor lastebil i Skien, Åsmund Kleiven, reiste direkte derifrå til Rudskogen som deltaker i ny tevling.

I klassen enkel lastebil vart han der nr. 2. Dette er så godt at han no er kvalifisert til verdsmeisterskapet i Sveits neste år. Stå på Åsmund!!!

Så heilt på tampen må lagleiaren få gi ei stor takk til alle deltakere. For blomster, for god lagånd og for god innsats. Ein triveleg gjeng og fine ambassadører for Hordaland å reise med.

Til neste år reknar vi med nye sjansar og nytt NM kvar det enn måtte verte.

forts. fra s. 23

For å markere styrken i Hordalands mangfoldighet var siste stoppested lagt til Gamle Bergen. God mat og det som verre var, taler om ditt og datt, lokalt kulturinnslag, hvor vi fikk bekreftet at «Per han lyver» og taler for maten, som seg hør og bør. Ja, kort sagt: drøset gikk til langt på natt.

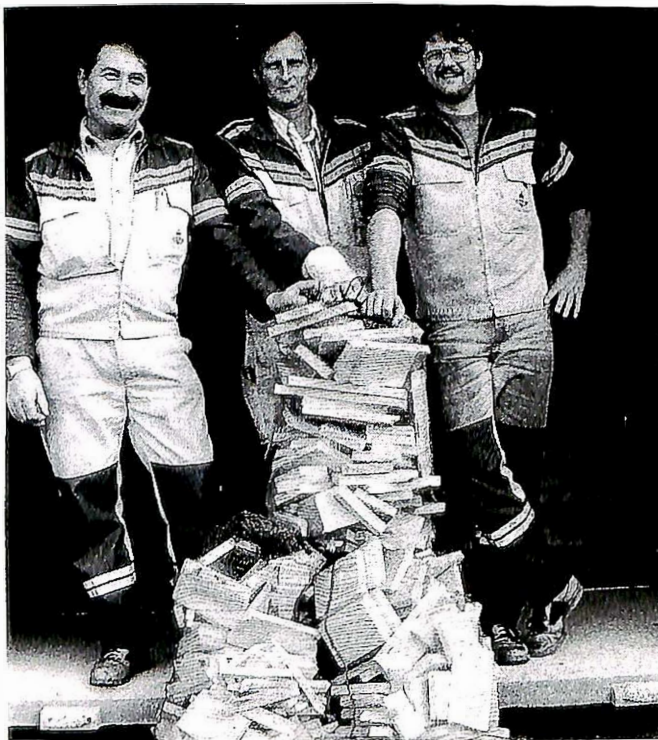
En god gjennomføring av den aller, aller første likestillingskonferansen for oss «vegvesener». Verden går videre selv om ting tar tid!!!

Vedvesenet

— Vi vil gjerne at all materialkapp fra treningsverkstedene våre skal komme bedre til nytte. I stedet for å hive dette i bosscontainere har vi derfor nå funnet ut at vi skal bruke det til ved for eldre, sier oppsynsmann Odd Inge Jordal ved treningsverkstedet til Statens vegvesen Hordaland på Toppe.

Både fra snekkerverkstedene på Voss og i Odda blir det pakket kapp i vedsekker på samme måten, og vi regner med at vi totalt kan få levert 150 sekker i løpet av desember måned, alt sammen ved av god kvalitet.

— Ideen kom fra tegneleder Roar Østerbø på Vegkontoret, som driver utkjøring av ved til eldre i bergensområdet på fritiden, forteller Jordal til Veg i Vest.



Glade vedleverandører i Vegvesenet på Toppe. Fra venstre: Terje Håland, Anders Myking og Jostein Hjortland. (Foto: Erling Grønsdal).

Anleggsinfo med kart



— Vegvesenet er største syndaren når det gjeld reklameskilt langs vegen, påsto ein trafikktalsmann i haust. Når ein ser på haugen med saker mot private reklameiltak langs hovudvegane i bergensområdet, er den påstanden mildt sagt forbausande. Vi registrerar iallfall at anleggsleiinga på vestre innfartsåre i Bergen har drista seg til å setja opp eit informativt skilt om framdrifta, med eit oversiktleg kart innunder. Skilttavla er plassert på ei avkøyrsløype ved Lappeleiren.

forts. fra s. 16

Kostnader

Det er klart det koster penger å bygge et skikkelig stamvegssystem fra Kristiansand til Trondheim. Det vil koste 12 – 19 milliarder å bygge en ferjefri Kyststamveg. En Kyststamveg med seks ferjer vil koste 4 – 9 milliarder kroner. Det er store summer det er snakk om, men vi skal ikke glemme at Kyststamvegen går gjennom seks fylker, og at dette er en prosess som vil gå over tid.

«Vegen videre»

Vegutredningen om Kyststamvegen, som ble lagt fram i mai i år, er nå ute på høring. Til våren skal saken opp i fylkestinget. Målet er at det utarbeides en stortingsmelding om Kyststamvegen.

Selv om fylkene skulle prioritere Kyststamvegen ekstra høyt, er det umulig innenfor de ordinære vegplanrammene å finne plass til investeringer som vil monne i forhold til totalbeløpet.

Kyststamvegutvalget går inn for at det opprettes en egen Kyststamvegpakke der det blir avsatt midler i tillegg til den ordinære vegplanrammen. I en slik løsning må det også inngå et utvidet ferjetilbud. Det utvidete ferjetilbudet må ikke koste mer for trafikantene enn dagens ferjebillett.

I sort og hvitt



(Tegning: Jan-Ove Børhaug)

På snødekt stein
i den svarte strømmen
sitter fossekallen.

Han er gjest
hos bekkhølen
og har tatt på
hvitt bryst
til den sorte kjolen.

Mens verten har lagt
en krave av nysnø
langs bredden.

Peder R. Tharaldsen.

HØSTENS VAKRESTE EVENTYR

Reisebrev fra Orienterings-VM i Tromsø

Nysnøen som åpenbarte seg idet turbo-prop-maskinen gikk gjennom skydekket og senket flaps og landingshjul, satte en støkk i de 6 topptrente orienteringsløperne fra Hordaveg. Ullundertøy, lue og votter lå stort sett igjen i Bergen.

Vel ute på Langnes flyplass ble kompassene funnet fram, og etter en del søking i ukjent terreng var vi et par timer seinere vel installert på hotellet.

Synfaring

Lørdag morgen ble de ca. 120 påmeldte fra alle fylkene (inkludert det nye Oslo vegkontor og Vegdirektoratet) samlet i 3 busser og tatt med på en meget interessant «se og høre-tur» omkring hovedvegutbygginga som er i gang i Tromsø. I stedet for bompenger har de fått «lov» å innføre en ekstra bensinavgift på 50 øre literen.

Avgiften skal finansiere 30% av kostnadene med hovedvegutbygginga, mens staten dekker 70%. Totalkostnaden er 615 mill. kroner (1989).

Av dette vil grovt regnet 2/3 gå med til bygging av ca. 11 km tunneler, bl.a. en 3,5 km tvilling-tunnel under Tromsøundet, i stedet for ny bro.

Vi så bl.a. et «multimedia-show» av meget høy klasse om vegutbygging i Tromsø, som herved anbefales til lesere som måtte besøke byen.

Tromsø kommune er for øvrig omtrent like stor i utstrekning som Vestfold fylke, og har et folketall på ca. 50.000, derav ca. 20.000 på selve Tromsøya.

Ugjenkjennelig etter myrpassering

Så over til det sportslige.

De individuelle løpene gikk lørdag ettermiddag i lett duskregn og 4-5 grader. Stedet var Kvaløya (forbundet med Tromsøya med Sannessundbrua), på et helt nytt og fint kart i målestokk 1:10.000.

For oss fra Hordaland var orienteringen noe enklere enn det vi er vant til fra Bergens-området. Løypene gikk i et relativt «mildt» terreng, med en blanding av bjørkeskog og åpne myrer, som vi trodde var grunne helt til en av oss bruttalt erfarte det motsatte. Ja, så til de grader at vedkommende, som ønsker å



Med snødekte fjell i bakgrunn poserer de topptrente o-løperne fra Hordaveg i sine nye drakter m/emblem. Foran fra venstre: Vidar Winsents, Henrik Schaathun og Magnus Natås. Bak fra venstre: Kåre Karlsen, Willy Karlsen og Arild Hegrenæs. (Fotograf: Ola Kroken, eks Hordaveg, nå Akershus, ble nr. 25 individuelt, mens laget hans ble disket på stafetten.)

Henrik S. oppnådde en 11. plass, og ingen av våre ble dårligere enn 4. sist.

I stafetten på søndag gikk det ikke fullt så bra med hhv. 18. og 22. plass av 26 lag i den hardeste klassen. Det bør kanskje nevnes at 3 av våre mer erfarne o-løpere dessverre ikke kunne være med til Tromsø.

Servicen bedre enn været

Arrangementet har komiteen i Tromsø all ære av. Det eneste som kunne vært bedre var været. Særlig ble vi imponert over resultat-servicen, der vi faktisk har en god del å lære.

Tradisjonelt avvikles O-VM i løpet av lørdag og søndag, og med bankett lørdag kveld. Stafetten dagen etter legger ingen stor demper på stemningen, men har den utvilsomme fordel at man stort sett unngår de velkjente «bankettløperne». Dette som et tips til andre lagidretter i Vegvesenet.

Det er lov å spasere!

Det er plass til flere aktive orienteringsløpere i Hordaveg, spesielt etterlyses flere av de sporty jentene vi vet finnes på og utenfor kontoret. Det blir arrangert bedrifts-o-løp hver onsdag fra april til september der andel kvinner ligger på ca. 30%, og er sterkt økende.

Sporten kalles orienterings-løp, men du vil bli overrasket over hvor mange av deltakerne som går gjennom løypa.

Derfor, jenter og gutter, vel møtt i ølølpa i april 92!

kk



Magnus Natås ble beste hordalending, med en strålende 3. plass. (Foto: Willy Karlsen.)

være anonym, ikke ble gjenkjent da han omsider kom i mål.

Alderen tynger ikke

Magnus N. gjennomførte som ventet et solid løp og fikk en flott 3. plass i sin klasse, og det er ikke dårlig for en mann i hans alder i denne harde konkurransen.

— Resultatene er uteblitt i driften

AV TORILL ELIASSEN

Både i oppsyn og vegarbeidernivå i driften er det problemer med å få en jevnere kjønnsfordeling. Hovedproblemet er at vi får få kvinnelige søkere, sa driftssjef Jann B. Jensen i sitt innlegg på likestillingskonferansen til Statens vegvesen, som ble holdt i Bergen tidligere i høst. Det var første gangen Vegvesenet arrangerte egen konferanse om likestilling.

Konferanser, møter, befaringer og kurs er ikke ukjente begreper i vår kjære vegetat. Men tenk, det skulle ta hele 1991 år og 8 måneder før den første konferansen med likestilling som tema ble satt på dagsorden for oss «vegvesener». Og ikke minst, når en slik begivenhet først skulle markeres, hva var vel da mer naturlig enn å legge konferansen til Madam Felles fødeby?

God oppslutning

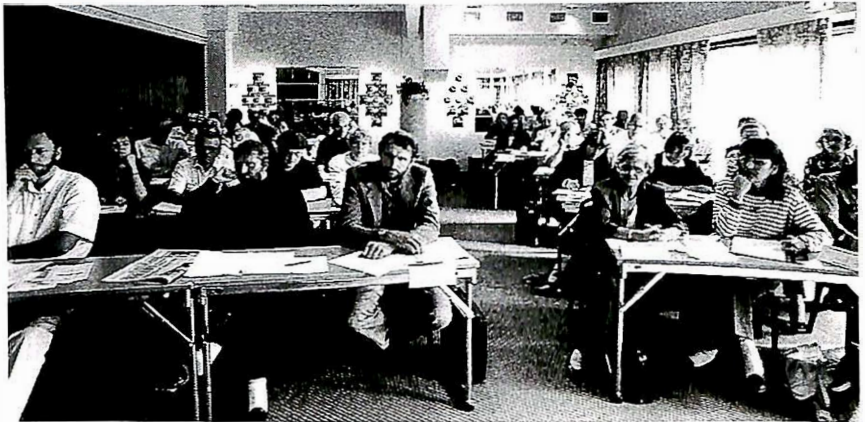
Hele 19 vegkontor fra nord til syd hadde funnet veien til konferansen, som ble arrangert av Vegdirektoratets sentrale likestillingsutvalg. Talerlisten var fulltegnet og innleggene gav inntrykk av både stort engasjement og en viss tilbakeholdenhet. Blant de uttrykksvillige var bl.a.:

Driftssjef Jann B. Jensen, Hordaland, veksjef Andreas Setså, Vest-Agder, adm. direktør Kjell Haaland, Vegdirektoratet, personaldirektør Roald Skøelv, Vegdirektoratet, departementsråd Karin Bruzelius, Samferdselsdepartementet, og likestillingsombud Ingse Stabel.

Skjev rekruttering

Har vi en skjev rekruttering til stillinger i Statens vegvesen? Noen tall til ettertanke. Dette spørsmålet ble presentert av Roar Kjos, Vegdirektoratet.

I toppledergruppen er det ansatt 143 menn og 3 kvinner. I tekniske still med høyere utdanning er det 379 menn og 55 kvinner. I tekniske still uten høyere utdan-



Det var god oppslutning om den første likestillingskonferansen i Statens vegvesen. (Foto: Erling Grønsdal).

ning er det 1085 menn og 65 kvinner. I kontorstillinger har vi denne fordelingen: 41 menn og 521 kvinner.

Bedre arbeidsmiljø

Likestilling — et spørsmål om å utnytte de menneskelige ressurser, var overskriften på foredraget til driftssjef Jann B. Jensen, Hordaland.

Jensen innledet med at allerede «Sagatidens kvinner og kvinnene i Snorres verden» hadde markert stor innflytelse, og at viktige ressurser ikke blir utnyttet når så mange kvinner i dag ikke gis ansvar.

Likestilling vil fremme et bedre arbeidsmiljø. Trivsel på arbeidsplassen vil være en viktig effekt av en jevnere kjønnsfordeling.

Begrensningene for reell likestilling i Vegvesenet er blant annet det faktum at noen oppgaver er fysiske for tunge for kvinner, og at noen oppgaver er psykisk for tunge for kvinner. Virkemidler for å muliggjøre likestilling i alle våre stillingskategorier vil være:

- forpliktende oppfølging av alle kvinner som blir tilsatt i mannsdominerte stillingskategorier.
- å sikre at jentene får den riktige kompetanse for å møte utfordringene i et «mannsmiljø». Det vil her ikke være

tilstrekkelig med kun teoretisk kompetanse.

Erfaringene i Hordaland viser at driften, nivå 3 og 4, er problemområder for målet å sikre jevnere kjønnsfordeling. Til tross for en målrettet innsats for likestilling i disse kategoriene, har resultatet uteblitt. Hovedproblemet er at få kvinnelige søkere melder sin interesse innenfor vegarbeidsområdet. Vi bør sannsynligvis i sterkere grad fokusere på presentasjon av Statens vegvesen i skoleverket, sa Jann B. Jensen.

Mer representative beslutninger

Er likestilling en forutsetning for at Statens vegvesen skal ha en god utvikling i samfunnsammenheng? var tittelen på administrasjonsdirektør Kjell Haalands foredrag.

Det er tre viktige grunner til å kjempe for likestilling i Statens vegvesen:

- bedre menneskelig ressursutnyttelse,
- større rettferdighet,
- bedre representativitet i våre beslutninger.

Vegvesenet er et «byråkrati» i forandring. Kvinner har større eone til forandring og omstilling enn menn. Dessuten har kvinner i generasjoner vist bredere

forts. s. 23

omsorgsevne. Dette er kvaliteter et byråkrati i forandring må tilegne seg.

Mer menneskelig ansikt

Vegvesenets fag er transport, og kvinner bruker våre tjenester langt mer enn tidligere. Undersøkelse viser at kvinner og menn prioriterer ulikt i samferdsels- og vegspørsmål. Når vi skal være brukerorienterte må vi ta hensyn til disse forhold. Byråkratiet trenger et mer menneskelig ansikt, og likestilling er en forutsetning for at Vegvesenet skal lykkes i sitt arbeid. Blant annet derfor vil Vegvesenet ha flere kvinner inn i ledelsen.

Det er ikke nok med et handlingsprogram om likestilling. Eierforholdet til likestillingsspørsmålet ligger hos alle våre ledere og skal være en integrert del i deres daglige arbeid. Administrasjonssjefene skal ikke være eneeier av vegkontorets likestillingsmål.

Haaland beklaget sterkt at så mange representanter fra personalavdelingene var representert ved konferansen. Deltakerne burde vært et representativt utvalg fra dem som har eierforholdet i likestillingsspørsmål. Det vil si topplederne i Vegvesenet.

Kvinnelig vegsjef før kvinnelig biskop?

Samferdselsdepartementet ønsker sterkt at det blir utnevnt en kvinnelig vegsjef før en kvinnelig biskop. Departementsråd Karin Bruzelius hevdet at tilsetning av kvinnelig vegsjef vil gi en viktig ytre symboleffekt i vår bestrebelse på å synliggjøre Vegvesenet som en arbeidsplass også for kvinner.

Hun mente videre at menn anser seg kvalifiserte for oppgaver inntil det motsatte er bevist. Kvinnene har derimot en rekke selv pålagte barrierer og usikkerhetsfaktorer i sitt selvbilde.

Bruzelius delte sine opplevelser i forhold til det å bli overhørt av menn i forsamlinger, og hvor de samme menn i neste omgang suverent framlegger hennes synspunkter og tanker som sine egne. Alle har ansvar for at likestilling ikke forblir et honnørord i festtaler, men integreres i alt arbeid.

Nytt lønssystem

Vil det nye lønssystemet i Staten gi menn et nytt fortrinn i kampen om lederstillingene? Problemstillingen ble reist av likestillingsombud Ingse Stabel.

Samtidig som kvinners kompetanse og vilje til å ta lederansvar er stigende, innføres et nytt lønssystem i Staten. Det nye lønssystemet åpner i større grad

for individuelle vurderinger i lederutvelgelse. Stabel mente at det nye belønningssystemet gir menn størst sjanse til å score høyt.

Karriereplanlegging vil være et viktig virkemiddel i likestillingsmål. Kvinner og menn må behandles rettferdig når de skal gis ansvar, dvs. ikke slik at menn får utfordringer og kvinner får rutineoppgaver. Kvinner må gis sjanse til å være likt kvalifiserte — derfor individuell karriereplanlegging.

Likestilling er et spørsmål om rettferdighet. En jevnere fordeling av kjønnene er et middel for større rettferdighet.

Pinlig om dette fortsetter i 90-årene

Vegvesenets mannsdominans er et problem, sa personaldirektør Roald Skøelv.

Skøelv hevdet at han ville bli pinlig berørt dersom kjønnsfordelingstallene i vegetaten skulle vise de samme skjeve tendenser også i 1998. Skøelv delte likestillingsproblematikken i tre:

- halvparten av den befolkning Vegvesenet er tjenesteleverandør for, er ikke tilfredsstillende representert i etaten,
- viktige menneskelige ressurser utnyttes ikke,
- grupper med bedre balanse i fordeling menn—kvinner fungerer og kommuniserer bedre.

Likestilling skal «selges»

Vegsjefen i Vest-Agder, Andreas Setså, påpekte de mange målkonflikter i en vegsjefs hverdag. Målene er mange, men ressursene er begrenset. Vi må tenke på «salget» når nye likestillings-tanker realiseres. Dvs. hvordan få likestillingstanken «under huden på lederne». Vegsjefene bør rapportere hva de har oppnådd i likestillingsarbeidet. En slik rapporteringsplikt bør knyttes opp til årsplanlegging og målstyringsarbeid.

Setså tok til orde for en kvoteringsordning, der en viss andel av våre stillinger skal være rekrutteringsstillinger, der yrkeserfaring ikke skal telle.

Feminin befaring

Så var tiden inne for befaring. Ingen befaring på Askøybrua, ingen betraktninger om asfaltpolitikk, sprøytebetong, rekkverk på bærekabler, kjeftesluker og det som verre er. Nei, en tur i «høyden» — kort og godt. Det er tingen når vi bergensere er i godt lune. Vi tok di me og lot de skue der kor det største av alle bergenske «falskelige svik» har funnet sted. Kor henne? Jo, i Fjellveien, så klart. Og eg skal sei di va'kje ty når vi kom te Bellevy, og når vi fortalte at det é enno langt igjen te topps.

Den feminine befaringen falt i smak hos de fleste og var riktig godt gjennomført takket vær vår gode veiviser, Bengt Drageset.

forts. s. 19

På vegkanten



Tor Nilsson, Røldal.

Nilsson utfordrar
Magnar Runnane, Røldal.

Det var to røldøler som var på jakt på vidda, då det oppsto eit forfordeleg vær, med storm og snø-kæve. Dei prøvde å finna ly bak ein stein.

Medan dei låg der med krumma nakke og venta på betre vær, sa den eine røldølen til kameraten:

— No skulle det ha vore godt å liggja i ly bak revva til kjerringa.

— Å, det bles no der òg, svarte kameraten.

— Jau, kan hende det. Men det snøvar iallfall ikkje!



VEGDIREKTORATET
BIBLIOTEKET
PB 6390 ETTERSTAD
0604 OSLO 6

ASSEKORSBÅND

RETURADRESSE:
Statens Vegvesen
Hordaland vegkontor
Postboks 3645
5033 Fyllingsdalen

