



# VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN HORDALAND





Nr. 6 - 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:  
Siste fylkeskommunale  
vegopning for røynde  
vegpolitikarar. Formann i  
samferdslestyret, Sigurd  
Hille (t.h.) og fylkesordførar  
Ole Dramdal (i midten).  
Vegsjef Josef Martinsen til  
venstre – alle framfor  
silkesnora på Turøybrua.  
Sjå reportasje side 14.  
(Foto: Erling Grønsdal).

Baksdebilete:  
Vogna med hengekabel på  
veg ned sidespennet til  
Askøybrua på Brøstaneset.  
Reportasje om kabelarbeidet  
på side 12.  
(Foto: Erling Grønsdal).

Grafisk produksjon:  
BT/J. W. Eides Trykkeri

Ettertrykk velkomne –  
men oppgje kjelde!

# Eit år i høgt tempo

Året 1991 er i ferd med å renna ut. Når status skal gjerast er det ikkje til å koma forbi at det har vore eit svært hektisk år for dei aller fleste i Statens vegvesen Hordaland. Auken i arbeidsmengda har vore stor, ikkje minst av di Hordaland fekk over 130 mill. kroner i ekstra arbeidsmarknadsmidlar til veginvesteringar i år, slik at vi totalt kom opp i ei løyving på 510 mill. kroner, som er rekord. Det har gitt dei fleste avdelingar nye utfordringar – oppgåver som måtte løysast på kort tid, under til dels sterkt arbeidspress. Planleggjarane har forsert arbeidet med detalj- og byggjeplanar, grunnseksjonen har hasta på med tingingar om eigedomskjøp langs ny vegline, og anleggs- og maskinfolk har ikkje minst vore fleksible og løyst krava som ekstrainvesteringane har reist.

Alt har skjedd samstundes som vegkontoret har vore inne i ein omorganiseringsprosess, der nærare 100 tilsette har vore involvert. Ein prosess som har teke tid, og som sjølvsaugt er blitt prioritert ved sidan av auke i produksjonen.

Det er difor med godt samvit vi kan ta ein pust i bakken denne jula.

Utan samanlikning med anleggsmillionane – det har vore auka arbeidsmengde også på informasjonssida denne hausten, og vi er diverre litt seinare ute med siste utgåva av Veg i Vest enn planlagt. Med von om at lesarane likevel får bladet i nevene før klokkene ringer, ønsker vi alle ei riktig god jul – og iallfall eit godt og arbeidsamt nytt år.

*Geir Brekke*

## INNHALD

Betre skiltvask .....	3
Gjennomslag i Damsgårdsfjellet .....	4
Liten respekt for kviletidsreglane .....	6
Fleire køyrer med piggfrie vinterdekk ...	8
Kabelstrekking for Askøybrua .....	12
Brulukke på Turøy .....	14
Avskild med ein veteran .....	18
Vegrapport frå Østerrike .....	20
Skisesongen kan koma .....	22

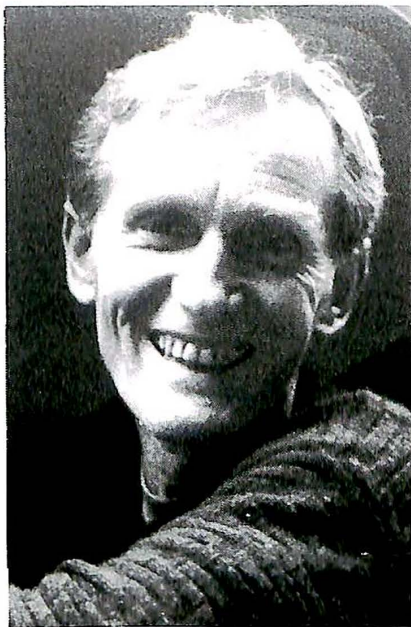
# Betre kvalitet på skiltvask



AV GEIR BREKKE OG  
ERLING GRØNSDAL (foto)

- Som natt og dag.

Det er ifølge sjåfør Erling Steinsland skilnaden på den nye skiltvaskmaskina for Voss/Hardanger - og den gamle. Steinsland og oppsynsmann Ivar Vik har vore med på utviklinga av maskina, som er levert av Setsaas i Trondheim. Vaskearmen tillet god vask av tosidige skilt, som er vanleg i mange tunnelar. Ak-sjonsradiusen på armen er heile 6 meter. Maskina er òg godt tenleg til andre vedlike-haldsoppgåver, sommer som vinter.



Det var etter ønske frå Erling Steinsland at Statens vegvesen Hordaland tok opp med leverandøren spørsmålet om bygging av ein dobbeltarm til skiltvask. Dette forenkler vask av tosidig skilt i vesentleg grad. Jobben blir gjort frå kontrollpanelet midt i førarrommet. - Ved vask av enkeltsideg skilt kan eg skifta bruken av armen, fortel Steinsland til Veg i Vest.

## Kan variera trykket

- Kort høgt trykk vaskar du med?

- Eg kan spyla med opp til 200 kg trykk. Trykkstyrken vil variera etter kor mykje skit som må fjernast. Men det er vanlegvis ikkje naudsynt med så sterkt trykk på ordinær skiltvask.

Når eg skal blåsa opp frosne stikkrenner i vinter kan det nok likevel vera godt å ha topptrykk. Eg kan bruka vatn på opp til 80 graders varme, og vaskearmen brukar 30 liter vatn i minuttet. Varmen på vatnet kan òg regulerast, etter kor mykje skit det er på skilta.

Høgtrykkvask av skilt på E68 i Tokagjel.

Sjåfør Erling Steinsland har vore med på utviklinga av den nye vaskebilen til Statens vegvesen Hordaland.

## Piggdekkslitasjen skitnar skilta

Det er særleg i tunnelar det er trong for vaskemaskina på denne tida av året. Piggdekkbruk og mildver gir atskilleg asfaltslitasje, med slagg som legg seg på skilt, refleksar og lysarmaturar. Alt dette treng vaskast med jamne mellomrom i sesongen for å halde ein god standard på vegen.

- Kva andre jobbar kan den nye maskina utføra?

- Mose på bruer og støypekantar kan fjernast med høgtrykkspylaren. Ved sandblåsing av bruer kan vaskemaskina ta spylejobben. Oljesøl på riksvegane er eit problem som ògså høgtrykkvasken kan fjerna greit.

- Kor stor kapasitet har bilen?

- Vi kan ta 1200 liter vatn på tanken, som må fyllast eit par gonger om dagen, seier Erling Steinsland, velrøynd vaskemaskinkøyrar i Statens vegvesen Hordaland.

## «Kunne gått rett til byen i samme slengen»

AV GEIR BREKKE OG  
ERLING GRØNSDAL (foto)

– Pågangsmotet har vært stort blant tunneldriverne i Damsgårdsfjellet. Vi spøkte med at vi kunne gått rett til byen med tunnelen når vi først var i gang – hadde vi bare lagt oss litt lavere, sa anleggsleder John Ove Bjørge da han takket mannskapene sine for vel utført jobb etter gjennomslagssalvene i Damsgårdsfjell-tunnelene.

Tunnelene har vært drevet med såkalt nordsjøskift, og inndriften har som kjent vært svært god. Det så lenge ut til at vanskelig fjell skulle gi betydelige forsinkelser i framdriften, men når en først kom inn på bedre partier, tok karene snart igjen det tapte, og fullførte tunnelsprengningene 5–6 uker før planen.

### Gunstig pris

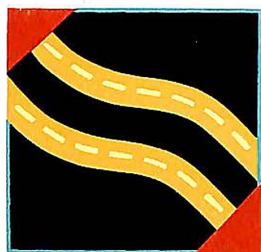
Også distriktsleder Arild Hegrenæs takket for vel utført jobb, og synes det er meget bra med en drivekostnad så langt på 15.000 kroner meteren. Kostnadsoverslaget for den ferdige tunnelen, 190 mill. kroner, skulle gi en meterpris på 40.000 kroner.

Tunnelfolkene har gjennomsnittlig drevet 85 meter pr. uke. Største inndrift i uken har vært 125 meter, og minste inndrift 25 meter. Det er satt inn 4250 bolter, og brukt rundt 5400 kubikkmeter sprøytebetong.

### Bygger ny fotballbane

Det er brukt 520 tonn sprengstoff til å lage to 2-felts tunnellop på hver 2,3 km fra Lyngbø til Gyldenpris. Det er sprengt ut til sammen 325.000 kubikkmeter masse fra Damsgårdsfjellet, som i hovedsak er benyttet til fylling for ny vegggrunn i Liavatnet.

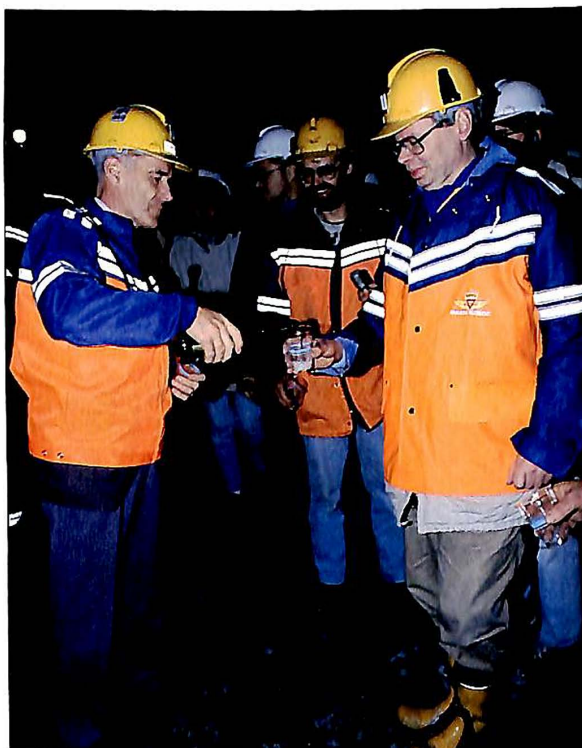
En del av den overskytende masse skal benyttes til opparbeidelse av ny fotballbane i Nygårdsviken, som er statning for banen ved Laksevåg



**VESTRE  
INNFARTSÅRE  
TIL BERGEN**

STATENS VEGVESEN HORDALAND

Vegsjef Josef Martinsen serverte champagne til mannskapene fra Vegvesenet etter gjennomslaget. Også planavdelingen var med og feiret milepælen, her med Sindre Lillebø (t.h.). I midten anleggsleiar Johan Ove Bjørge.



idrettshall, som blir beskåret av veg-anlegget. Vegvesenet går inn med over 1 mill. kroner til denne erstatningsbanen, som innbefatter transport og planering av steinmasser, samt utkjøring av jordmasser.

### Underentreprenører

Førti mann har arbeidet på tunnelanlegget, halvparten av disse Statens vegvesen Hordalands egne folk. Vegvesenet har engasjert Hordaland Maskin og Transport til uttransport og mottak av tunnelstein. Til opplasting av tunnelstein har A. Almeland A/S vært engasjert. Sprøytebetong er levert av Almo Norco A/S. Borstålet er levert av Sandvik Rock Tools og Hartmann vei og anlegg. Firma E-service har utført mekanisk fjellrensk i Damsgårdsfjell-tunnelene.

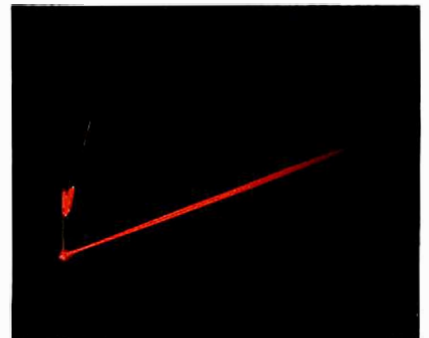
### God informasjon

Siste delen av driften før gjennomslag har skjedd med redusert overdekning, slik at salvene er blitt registrert blant beboerne på Gyldenpris. Tunnelseksjonen har sørget for å informere naboene skriftlig på forhånd, og det har vært et positivt forhold til befolkningen i det berørte området. Vi har også invitert folk med inn på stoffen når de har tatt kontakt med oss, sier oppsynsmann Arvid Thorvik til Veg i Vest.

Restarbeidene vil pågå fram mot åpningen av Damsgårdsfjell-tunnelene, i mai 1993. Tunnellopene vil få en utrustning i klasse med Fløyfjells-tunnelene. Når det gjelder brannsikring av ethafoam-plater, vil dette bli utført med sprøytebetong som overdekning.



Per Steinar Ekse (t.v.) og Magne Trengereid tente lunta for siste gang før gjennomslag. I midten anleggssjef Bengt Drageset.



Vegvesenet har brukt moderne metoder for å trenge gjennom Damsgårdsfjellet med to tunnellop. Her ser vi den røde laserstrålen som indikerer rett kurs i tunneldrivingen.

Størst inndrift pr. uke i Damsgårdsfjellet har vært 125 meter.

# LITEN RESPEKT FOR REGLENE

AV STEIN LANGELAND  
(tekst og foto)

En altfor stor prosent av yrkessjåførene går på akkord med sikkerheten og unnlater å overholde reglene om kjøre- og hviletid. Kontrollene som Biltilsynet foretar, viser at rundt en femtedel av sjåførene som stoppes ikke følger reglene. De har hvilt for lite.

Det velbrukte ordtaket som sier at tid er penger, gjelder i aller høyeste grad for en del av yrkessjåførene våre. Tøffe tidsfrister og ferger som skal nås, betyr at hvilepauser må sløyfes. For de verste synderne fører forseelsen til anmeldelse og pålagt hvile på stedet. Politiet avgjør størrelsen på bøtene.

## Alt for mange

– Altfor mange unnlater å overholde bestemmelsene, sier ingeniør Kristian Rognskog, som ledet en av Biltilsynets kjøre- og hviletidkontroller på Gullbotn nylig. Kontrollen bekreftet tendensen: svært mange sjåfører hadde kjørt for mye og hvilt for lite på veien fra øst til vest – eller motsatt. Reglene sier nemlig at sjåførene skal oppbevare diagramskivene fra de syv siste døgnene i bilen, og disse er avslørende nok.

– De fleste som blir tatt skylder på de generelle nedgangstidene, men det ser ut til å være nok kjøreoppdrag. Prisen er imidlertid presset, og for mange fører det til at de må kjøre mer enn før for å opprettholde inntjeningen, sier ingeniør Rognskog. Selv mener han at reglene om kjøre- og hviletid egentlig er såpass liberale at de burde være mulig å overholde, men sjåførenes hverdag er tydeligvis en annen.

## Fleksible

Reglene sier at en fører ikke må kjøre mer enn fire og en halv time uten



Ingeniør Kristian Rognskog kikker på diagramskivene for de siste sju dagene.

pause på minst 30 minutter. Det er heller ikke lov å føre kjøretøy dersom sjåføren ikke har hatt minst ti timer døgnhvile i løpet av de siste 24 timene. I løpet av de siste syv døgn plikter sjåførene å foreta en ukehvile på minst 30 sammenhengende timer, og i løpet av syv sammenhengende døgn skal man ikke føre kjøretøy mer enn totalt 48 timer.

– Men vi er nokså fleksible, og vurderer fra tilfelle til tilfelle, fremholder Kristian Rognskog, som hadde kollegaene Karsten Berg og Jan Sverre Aasbø med seg på kontrollen på Gullbotn. Tre mann fra Biltilsynet ble egentlig i knappeste laget, og fra tid til annen valgte representantene fra Biltilsynet å slå av lysene som markerer at det pågår kontroll av kjøre- og

hviletid. Trailere, lastebiler og busser rullet inn på kontrollplassen på rekke og rad, og med tre kontrollører var det rett og slett ikke mulig å ta unna for trafikken.

## Gjengangere sjekkes grundig

Mange ble tatt, og de fleste hadde selvfølgelig en eller annen unnskyldning på lur. Det syndes mot de fleste av reglene, men noen «lovbrudd» går naturlig nok mer igjen enn andre.

– De fleste som blir tatt har unnlatt å følge regelen om ti timers døgnhvile, men det syndes også en del i forbindelse med pålegget om ukehvile i 36 timer, sier Rognskog, og legger til at de verste gjengangerne og de groveste tilfellene risikerer å få diagramskivene kontrollert for et helt år tilbake. Dette blir riktignok helst gjort

når flere sjåførere i samme firma blir gjengangere i synderegisteret.

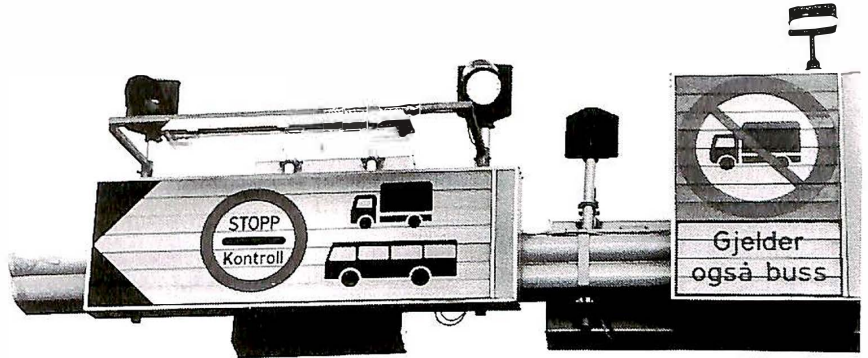
– I slike tilfeller går anmeldelsen like mye på firma som sjåfør. Eierne plikter nemlig å organisere et opplegg som er mulig å overholde.

### «Tar det sporty»

Det kan være surt å bli stoppet i kontroll, men yrkessjåførene kjenner «gamet», og vet hvilken risiko de løper ved å bryte bestemmelsene. Og de fleste tar det pent, selv når de blir anmeldt, og pålagt å hvile på stedet. BNR-sjåfør Ivar Vevle fra Osterøy var en av de uheldige som ble pålagt å hvile i åtte timer før han kunne føre vogntoget de resterende milene fra Hamar til Bergen.

– En lov er en lov, og jeg respekterer fullt ut at Biltilsynet holder kontroll og tar dem som bor bak rattet og kjører døgnet rundt. Jeg kan ikke annet enn å ta dette sporty, men samtidig er det litt bittert for meg som bare kjører én tur østover i uken. Selv da holder det ikke.

– For å gjøre dette mest mulig rettferdig mener jeg at alle burde vært stoppet. Biltilsynet skulle fått min fulle velsignelse dersom de hadde stått her på Gullbotn en hel uke i strekk. Først da ville det blitt hundre prosent rettferdig, poengterer Ivar Vevle fra Osterøy.



Lysene blinker og STOPP-skiltet markerer at det er kontroll av kjøre- og hviletid.



Det ble etter hvert tett av vogntog og lastebiler på kontrollplassen på Gullbotn.

## «Mange fusker»

AV STEIN LANGELAND  
(tekst og foto)

– Det forekommer mye fusk på reglene om kjøre- og hviletid, spesielt blant langtransport-sjåførene. Selv kjører jeg stort sett bare lokalt, så for meg er ikke dette noe problem, sier HSD-sjåfør Kjell Ove Opheim fra Norheimsund. Han tar til orde for automatiske kontroller av samtlige biler. Det ville umuliggjort fusk og ført til rene forhold innen bransjen.

– De som fusker er med på å undergrave hele markedet, hevder Opheim, som mener at det reelle tallet på «fuskere» er i nærheten av femti prosent. «Fuskernes» dumpingpriser er i ferd

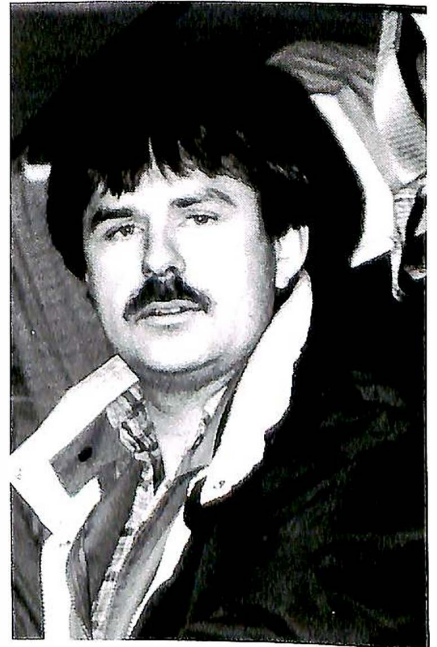
med å ødelegge markedet for de seriøse transportørene.

– Problemet er at de som fusker i stor grad lurer seg unna kontrollene.

### Dyre timer

BNR-sjåfør Ivar Vevle fra Osterøy deler fullt ut kollega Opheims syn. Selv ble han pålagt åtte timers hvile på stedet, men løste problemet ved å sende bud på ny sjåfør.

– For oss er dette en evig konflikt. Kundene forlanger at varene skal være fremme til en viss tid, vi må forholde oss til reglene om kjøre- og hviletid. Hadde alle vært seriøse og fulgt reglene, ville ikke dette vært noe problem. Da ville konkurransen blitt rettferdig, sier Vevle, som fikk mye å gjøre og ble forsinket dagen i forveien. Dermed måtte han ta inn igjen det tapte og nøyde seg med seks og en halv times søvn. For Vevle ble det dyre timer.



– Det skjer ofte fusk med reglene for kjøre- og hviletid, sier HSD-sjåfør Kjell Ove Opheim.

# Det tek tid å få folk til å «pigga av»

## Nær femteparten av bergensarane køyrer med piggfrie vinterdekk i vinter

AV GEIR BREKKE (tekst og foto)

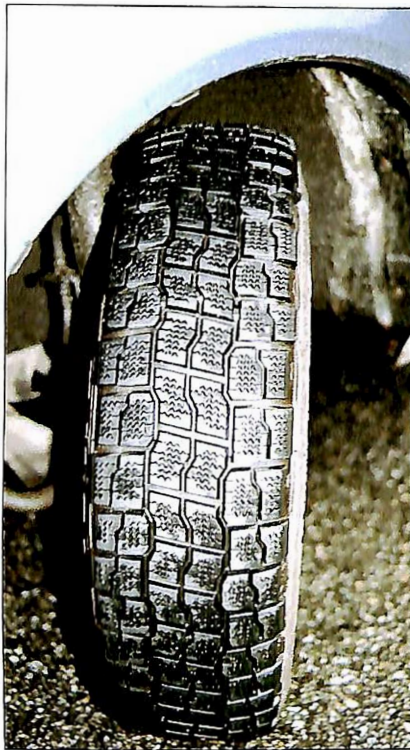
Det er enno eit stykke att til Statens vegvesen Hordaland har målet innan rekkevidde når det gjeld redusert bruk av piggdekk. I bergensområdet var det i slutten av november 19 prosent som svarte at dei i løpet av denne vintersesongen bruker piggfrie vinterdekk, mot 13 prosent ved ei tilsvarende undersøking i april i år. Målet er som kjent å få redusert piggdekkbruken med 20 prosent i Hordaland innan utgangen av 1993.

Det er stadig i bergensområdet at ein ventar å henta det meste av overgangen til piggfrie vinterdekk. Men etter kvart som Vegvesenet utvidar strøtenesta på hovudvegane elles i fylket, vil piggfrie vinterdekk bli eit stadig meir aktuelt alternativ også andre stader, særleg i kyststroka. Hovudargumentet for desse dekk er stadig at dei har gode eigenskapar på vinterføre, og at gode piggdekk berre er betre enn piggfrie vinterdekk på våt isflate.

### Seljaren sitt råd viktig

Det er stadig eit stort potensiale av dei spurde som seier dei vil skifta til piggfrie vinterdekk ved neste kjøp av nye "vintersko" til bilen. Ved Opinion si måling i november i år seier 45 prosent at dei vil kjøpa piggfrie vinterdekk neste gong, medan 26 prosent held på piggdekk. Tilsaman 520 personar var med i undersøkinga.

Vegvesenet er ikkje åleine på marknaden med gode råd ved val av vinterdekk. Piggdekk er vanen, og ikkje alle er like raske å snu. Dei usikre spør gjerne forhandlaren, an-



Stadig fleire bergensarar køyrer med piggfrie vinterdekk.

ten det er på næraste service-stasjon, eller hjå ein autorisert dekkforhandlar. Deira råd er viktig.

### Treng mange argument

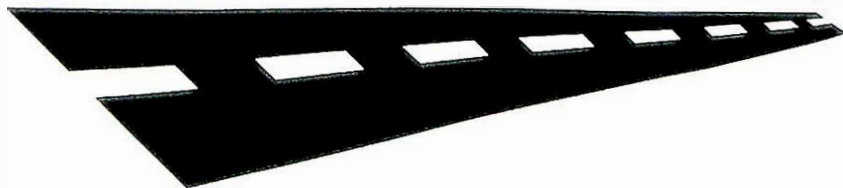
Viktig er det nok òg at bileigarane kjenner seg trygge på at piggfrie vinterdekk gir like god tryggleik som piggdekk. Sjølv om to år gamle piggdekk, køyrt t.d. 20.000 km på stort sett berr asfalt, gir falsk tryggleik – må ein del ha fleire argument før valet blir gjort ved neste skifte av vinterdekk.

Eit godt vintervedlikehald er viktig for dei som stadig er i tvil. Statens vegvesen Hordaland har rusta seg betre enn nokonsinne for å halda hovudvegane is- og snøfrie i bergensområdet, og har styrka tenesta også på hovudårene nord-sør og aust-vest i fylket denne vinteren. Det er viktig at trafikantane kan ha tillit til ei god strøteneste. Det er og viktig at sidevegane held ein tilnærma like god standard, ikkje minst i dei delar av fylket der Vegvesenet har ein sterk strøteneste. Glipper det her, blir det sviktande tillit, og fleire som fell ned på "piggsida" endå ein gong.

### Kva med våre eigne?

Statens vegvesen Hordaland har over 500 tilsette i bergensområdet. Det er 500 potensielle støttespelarar for det piggfrie vinteralternativet, som kan gå føre med eit godt døme, og overtyde familie og vener om kvaliteten på dei piggfrie vinterdekk. Her ligg kan hende det aller største potensialet for at Statens vegvesen Hordaland skal kunne nå målet i denne saka.

# TENK MILJØ. PIGG AV!





# Nye tester bekrefter svakheter ved piggdekk

AV GEIR BREKKE

En bil med 2 år gamle piggdekk trenger 19 meter lengre distanse på oppbremsning på is med snøhinne enn piggfrie

vinterdekk, når hastigheten er 90 km/t. Etter to års kjøring er piggene rundslitte og dekket har en mønsterdybde på 4-6 mm. Da har de svært redusert gripeevne, og skal en

kjøre trygt med slike dekk må en sette ned farten, uansett føre.

Det er det svenske bildidsskriftet "Vi bilägare" som har gjennomført testen. Mens norske tilsvarende forsøk har benyttet nye piggdekk, har svenskene i tillegg testet et mer gjennomsnittsdekk, også etter norske forhold, et dekk som har vært i bruk i 2 år. Piggdekkenes verdi svekkes raskt, særlig når de brukes under føreforhold som blir stadig mer vanlige også i Norge vinterstid – bar asfalt.

## Test i Rogaland

Også nye norske tester viser svakheter ved piggdekk i forhold til piggfrie vinterdekk. Helge Hallesen ved Haguesund Dekksentral A/S forteller til Veg i Vest at man foretok en prøve på glattkjøringsbanen i Tysvær i høst. En fullsatt Mercedes (personbil) ble prøvd med nye piggdekk og nye piggfrie dekk. Med en hastighet på 60 km/t trengte piggdekkene 15 meter lengre bremsestrekning enn de piggfrie dekkene.



## JOSEF MARTINSEN HAR PIGGA AV

Josef Martinsen er i godt selskap. Flere og flere hordalendingar skiker til piggfrie dekk. Meningsmålinger viser at halvparten av bilistene i Bergensområdet vil velge piggfritt neste gang dei skal kjøpe vinterdekk. Mange er snarast over når vi tenk at piggfrie vinterdekk er like gode eller betre enn piggdekk på alle farepartar, uansett glatt, vått is.

Piggfritt gir betre

trafikktryggleik.

Mange trafikantar har trudd at piggdekk er det einaste som duger. Med ein typisk tryggleikstest som resultat. På berre vegg i d. har mange fått seg ei overrasking. Fordi bilar med piggdekk treng lengre bremselegde enn bilar med piggfrie dekk. Piggdekk tilhøyrer er eit kapital for seg. Det berer til duppe trafikkforlegte hultspør-vegbaner. Og kvar to ustarthåvver seggen? Det legg seg på skul. vegdekk og trafikkly. Og på to år har me gjort ein skapert i spørreundersøking. Og grunnen er enkel: langre vegane. Dette kan avgjere noko med piggfrie vinterdekk er ein svært sikker alternativ til piggdekk.

TENK MILJØ. PIGG AV!

STATENS VEGVESSEN  
HORDALAND

Heile 47 prosent av dei spurte i opinionsundersøkinga sa at dei hadde lagt merke til avisannonsene ved "pigg av"-kampanjen til Statens vegvesen Hordaland i haust. Vegsjefen var ein av tre rådgjevarar for piggfrie vinterdekk.

## Førti prosent piggfritt

Biltilsynet gjennomførte en telling av dekkbruk på ulike steder i Bergen uken etter at Opinion foretok sin meningsmåling. Til sammen 581 biler ble stoppet og førerne intervjuet om dekkbruk. Av disse var det 60 prosent som brukte piggdekk, mens 40 prosent kjørte piggfritt. Undersøkelsen skiller ikke mellom sommerdekk og piggfrie vinterdekk.

På spørsmål om dekktype ved neste kjøp av vinterdekk, svarte 53 prosent at de vil kjøpe piggfrie vinterdekk, mens 30 prosent fortsatt sverger til piggdekk. 17 prosent hadde ikke noe svar på det spørsmålet.

# Kvinner som kan, tør og vil

AV INGEBJØRG LJONES  
(tekst og foto)

Å auka kvinners sjølvtilitt i jobbsituasjonen var eit mål då 20 kvinner frå Statens vegvesen Hordaland samla seg til kurs i Hardanger for ei tid sidan. Likestillingsutvalet i etaten var ein pådrivar til kurset, som altså skal vera berre for kvinner i Vegvesenet.



Ein del av deltakarane på «kvinnekurset» til Statens vegvesen Hordaland.

I ettertid syner det seg at ikkje alle kvinner ved Statens vegvesen Hordaland mottok tilbodet. Det er sterkt beklageleg, og vi vil prøva å retta dette opp i 1992.

## Auka innsikt

Mottoet for kurset lånte vi frå Salomon Gahlin: «Det gjeld å ha mot til å vera den ein er, og ikkje mista motet for at ein er den ein er.»

Det var ei svært motivert gruppe som var samla på kurset – open for læring. Vel vitande om at læringa ville tyde å gi avkall på litt tryggleik, bidrog alle til ein god læringsprosess.

Dei fleste kjende tanken på videoopptak som litt skremmande. Videoopptak blei gjennomført i små grupper, i etter tilhøva trygge omgjevnader.

Dei aller fleste ga uttrykk for at det hadde vore positivt og lærerikt å sprengja litt grenser. Andre hadde

prøvd dette før, men det ga likevel auka innsikt.

## Aktiv haldning til eiga utvikling

Målet for kurset var å gi auka tryggleik på eigne meininger, krefter, kunnskapar og evne til å møte nye utfordringar, samt å gi ei aktiv haldning til eiga personleg utvikling og eigne mål.

Gjennom ordskifte, gruppearbeid og gruppeøvingar deltok kvar ein skild til å utvikla eit godt læringsmiljø. Kurset var variert og godt opplagt. Dei to psykologane Bjørn Inge Raknes og Ståle Einarsen formidla stoffet godt, og skapte ein open læringsprosess.

## Viktige brikker

Desse emna var oppe på kurset: Samarbeid og mellommenneskeleg samspel, kommunikasjon og aktiv lytting, stress og stressmeistring, karriere- og livsplanlegging, å ta og gi tilbakemelding, personleg utvikling og tilbake-melding på videoopptak.

Eit kurs for kvinner som tør, kan og vil – vil ikkje skapa dei store endringane for den enkelte, eller organisasjonen. Men etter mitt syn er dette eitt av mange tiltak som kan gjera kvinner sterkare til å stola på at dei er viktige brikker i organisasjonen.

# Anbefales!

– Kurset var vellykket, takket være to fremragende psykologer, samt kursansvarlige, Ingebjørg Ljones, sier en av kursdeltakerne, Gina Kartveit, til Veg i Vest.



Emnene var aktuelle, omfattende, innholdsrike og personbefriende, og ga dessuten mye godt stoff til videre personutvikling.

– Dersom kurset blir gjennomført flere ganger, vil jeg anbefale det på det sterkeste til andre kvinner og menn, sier Gina Kartveit.

– Et vellykket kurs, sier Gina Kartveit, (Foto: Ingebjørg Ljones).

# - Viktig å lære om utedriften

Bedre «kontorister» med kunnskap om hele Vegvesenet



- Skal vi gjøre en bedre jobb på sentralbord og resepsjon er det viktig at vi kjenner prosjektene til Vegvesenet, sier Vivian Hoff, som her skaffer seg overblikk over situasjonen mellom brutårnene til Askøybrua.

AV GEIR BREKKE OG  
ERLING GRØNSDAL (foto)

- Daglig kommer det spørsmål fra publikum som vi har problemer med å finne svar på. Selv tilsynelatende enkle saker, som gjelder veganlegg og andre vegvesen-oppgaver ute i fylket, må vi stadig melde pass på. Grunnen er at vi ikke kjenner etaten godt nok. Det er derfor viktig at vi som sitter i førstelinjetjenesten, resepsjon og sentralbord på Vegkontoret, holder oss informert om det som skjer i utedriften, sier Vivian Hoff, en av resepsjonsmedarbeiderne i Spelhaugen 12.

Vivian ble med Veg i Vest på reportasjetur til Askøybrua. Det ble anledning til å spasere på «catwalken» for første gang, og riktig skaffe seg et solid overblikk over statusen på dette meget omtalte prosjektet noen kraftige steinkast fra hovedbølet til Statens vegvesen Hordaland.

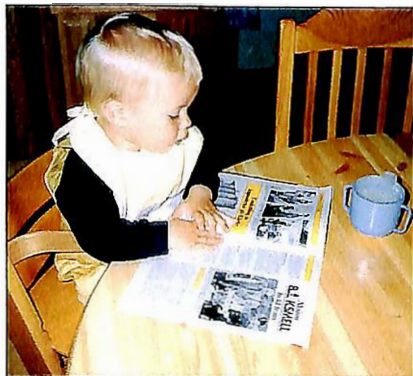
## Kunnskap gir avlastning

Skal vi yte god service til publikum må vi ha kunnskap om alle sider ved Vegvesenets drift. Ikke minst store anlegg, som mange mennesker er opptatt av. Ikke alle er så lommekjente i vår organisasjon at de ringer direkte til prosjektleder eller saksbehandler. Dessuten er det ofte enkle rutinespørsmål som vi gjerne kan håndtere på sentralbordet, og dermed avlaste fagpersonellet.

## En god investering

- Å holde oss i resepsjonen oppdatert om virksomheten i utedriften er derfor en god investering for hele etaten, sier Vivian, og tar med kolleger på andre service-seksjoner på Vegkontoret i samme slengen. Det er viktig at alle medarbeidere kjenner resten av etaten. Slikt styrker ikke minst samhold og korpsfølelse, en forutsetning for at vi sammen kan gjøre Statens vegvesen Hordaland til en bedre og mer effektiv enhet.

## Tilbakemelding



Sidan tilbakemelding er eit satsingsområde i etaten for tida, må redaksjonen seia seg glad for å ha motteke ei klar melding frå den yngre garde av lesarar. 16 månader gamle Sebastian Sterner er her oppteken med inngående studium av «Veg i Vest», medan han ventar på maten. Redaksjonen tek med takk imot liknande tilbakemeldingar frå lesarkrinsen. (Foto: Erik Sterner).

# Kabel- strekking med 40 i «runde- tid»

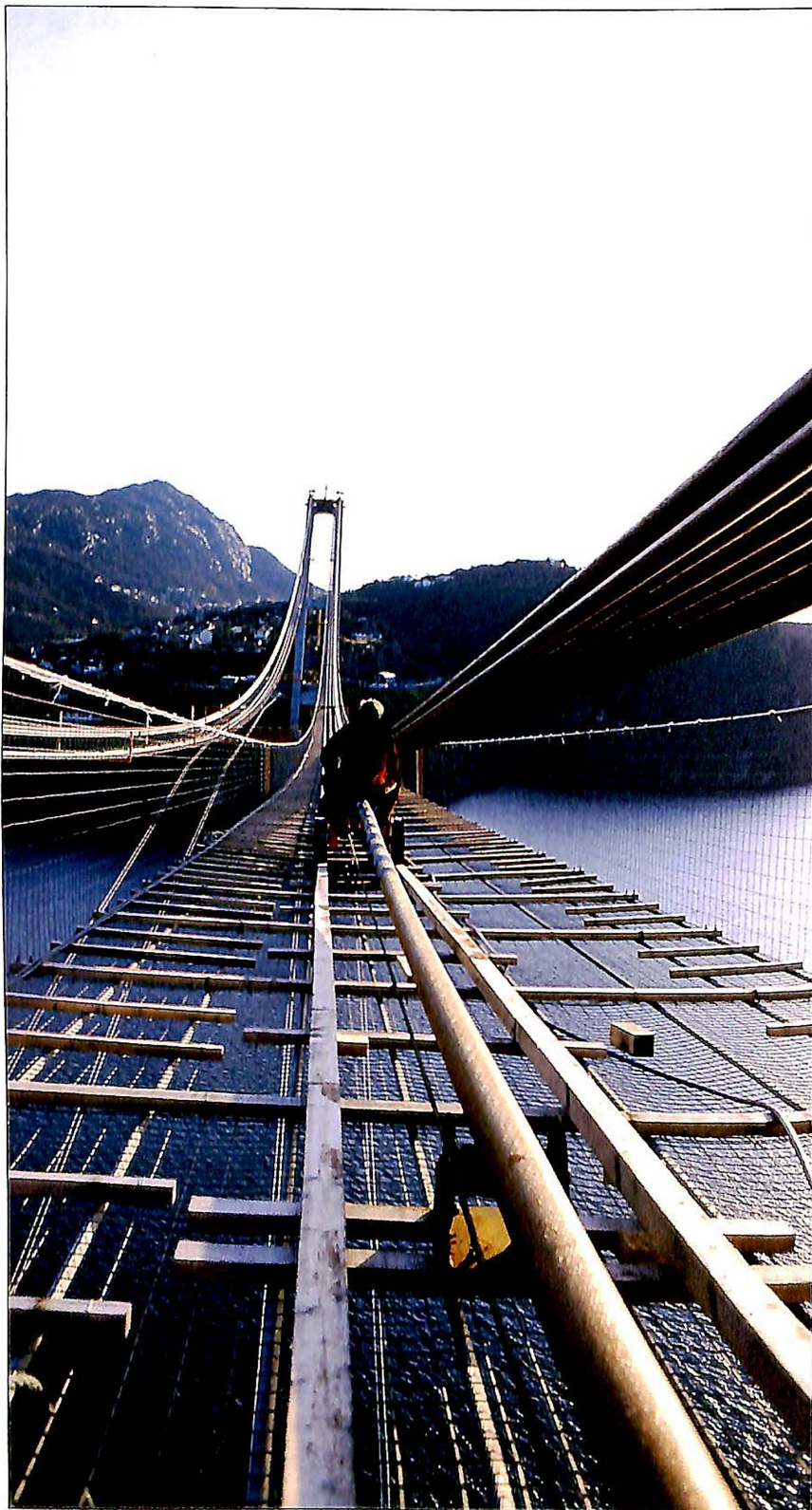
AV GEIR BREKKE OG  
ERLING GRØNSDAL (foto)

## Kabelvognen kommer!

Knut Teigland setter seg skreps over den merkvordige kjøredoningen. I bratteste unarennet foran brutårnet på Storeklubben ruller han sakte, men sikkert nedover. Festet til vognen er ikke mindre enn 70 tonn kabel. Litt av en last for en så liten «bil». I storm og stille har vognen rullet fram og tilbake på «catwalken» de siste månedene. Under gunstige værforhold har det tatt 40 minutter å trekke kabelen over fra Askøy til Brøstaneset.

Trass i mye dårlig vær har mannskapene greid å holde ruten, slik at kablene kom på plass før vi skrev desember. Da stormkastene rev og slet i arbeidsplattformene, hang den ikke lenger under hengekabelen, men ved siden av. Det sier seg selv at arbeidet under slike forhold må innstilles en stund. Men så snart det har roet seg en smule, har en ny trommel med kabel blitt rullet i posisjon på Askøy, mens mannskapene på Brøstaneset har gjort klart til mottak av enda en av de til sammen 42 kablene som skal bære brubanen.

Kabelvognen går! På slep har den brukabelen, som skal strekkes fra Storeklubben til Brøstaneset.



**Knut Teigland har ikke alltid hatt bruk for solbriller når han har kjørt kabelvognen i høst.**



### Tre tusen tonn kabel

Hver kabel er 99 millimeter i diameter, og er montert i en kabelbunt med til sammen 21 kabler på hver side av brubanen. Disse ligger i 3 lag, med 7 kabler i hvert lag. Totalvekten på hengekablene er rundt 3000 tonn.

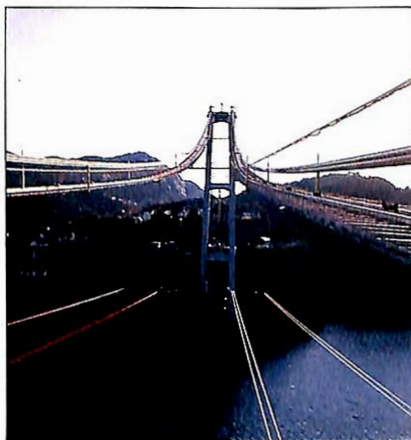
I bunn og topp på kabelbunten, og mellom de tre lagene, skal det over nyttår punktvis monteres plater for hver 12. meter. Også i denne arbeidsoperasjonen er det planlagt at det skal brukes en vogn. Men denne gangen blir vognen ikke kjørende på skinner på «cat walk». Vognen vil derimot bli kjørt opp på kabelbunten.

Under den nederste platen på kabelbunten kommer et øre, som skal gi festepunkt til hengestengene. Stengene skal igjen festes til selve brubanen.

### Maling av kablene

Men før montering av plater finner sted, skal kablene påføres 4 strøk maling, av ulik farge. Når det gjelder det ytterste strøket, skal fargevalget avgjøres senere. Det siste forslaget fra arkitekten er at kablene skal males blå. I så fall blir det samme farge som på selve brua.

Malearbeidet er selvsagt svært væravhengig. Den delen av malingen som må foregå i vinter, er strøkene på



**Kabelspennet sett mot tårnet på Brøstaneset.**



**Formann Rolf Berg fra Hengebrokon-sortiet (t.v.) og kontrollingeniør Jo-mar Haktorsen, Statens vegvesen Hordaland, er godt fornøyd med framdriften på kabelarbeidet.**

de punktene der det skal monteres plater til feste for hengestengene. For å få løst denne oppgaven nå, må malerne stå under tak, tørt og varmt. Et eget, lite malerhus er konstruert. Dette flyttes etter hvert som arbeidet skrider fram forbi platepunktene. Et

varmeanlegg gir gode arbeidsforhold og hurtig malingstørk, noe som er nødvendig for slikt malingsarbeid vinterstid. Den øvrige delen av malerarbeidet på kablene skal skje til sommeren, uten at man trenger malerhus.



Og så fekk Turøy sitt første trafikale storinnrykk. (Foto: Erling Grønsdal).

# DET LUKKELEGE VALET

## Turøy bru bygd på rekordtid

– Det var eit lukkeleg val samferdslestyret gjorde då dei valde brutype på vegen til Turøy. Like lukkeleg var løysinga med å lysa prosjektet ut som totalentreprise, med forskottering av byggekostnaden av entreprenøren, sa vegsjef Josef Martinsen då Turøyvegen blei offisielt opna. Fylkesordførar Ole Dramdal fekk utføra sitt siste fylkespolitiske kutt, da han delte silkesnora i to. – Eg kjenner meg som ein julenisse, var kommentaren som fylgde handlinga.

AV GEIR BREKKE

Det har berre teke 5 månader å byggja det 164 meter lange hovudspennet på Turøy bru. Brua er bygd som betong-kassebru etter fritt frambygg-metoden. Ein kan trygt seia at brua har vore bygt på rekordtid, seier byggeleiar Tor Arne Thorsen ved Statens vegvesen Hordaland.



– Eg kjenner meg som julenisse, sa fylkesordførar Ole Dramdal då han gjorde sitt siste fylkeskommunale «vegkutt» på Turøybrua. Til venstre i bakgrunnen bygdafolket sin representant under opningsseremonien, Esther Turøy Hillanger. (Foto: Erling Grønsdal).

### Uveret tok steinfyllinga

Samla lengde på Turøyvegen er 3,1 km. Vegen tek av frå Øygardsvegen, Rv. 561 på Toftøy, tett nord for Svelgen bru i Øygarden kommune. Men sjølve Turøy ligg i Fjell kommune. I tillegg til Turøybrua er det bygt ei kring 40 meter lang bjelkebru over Skårsundet. Karakteristisk for vegprosjektet er elles fire større sjøfyllingar, som verkeleg har fått vaska seg under anleggsperioden. Plastringa blei øydelagt på fyllinga i Skårsundet under eit kraftig uver. Vøling av denne plastringa pågår som eigen entreprise.



Turøybrua sett frå sør. (Foto: Eirik Rønvik).

### Utan krabbefelt

Turøy bru er bygd som betongkas-sebru, og har ei samla lengde på 246 meter. Brua er 6,5 meter brei, inkludert 1,5 meter fortau på sørsida.

- Vi har ikkje bygd krabbefelt, for det er det visst rikeleg av elles på Turøy, skjemta vegsjefen under opningsfesten i Fjell rådhus. Ein mykje omtala krabbefest på øya tidleg på 1960-talet skal ha danna opptakten til vegprosjektet. Lokale krefter var framsynte og hadde vald ein god strategi for å vinna fram. Etter at vegen for første gong kom på den kommunale prioriteringslista i 1974, har det gått jamnt og trutt rette vegen, bokstaveleg talt.

### Sture-stein ikkje nok

Statens vegvesen Hordaland la fram hovudplanen i 1985. I samband med at Norsk Hydro starta sprenging av fjellhallar på Sture, var Turøy eitt av fleire vegprosjekt som blei reist med ny tyngde, grunna tilgang til steinmassar frå ilandføringsterminalen. Det synt seg at det ikkje var nok stein til heile Turøyprosjektet, etter at Toska og Ramsøy hadde fått sitt. Rett nok var vegen bygd fram til Storaskåra seinhaustes 1988. Men turøyfolket var nesten like langt, og var framleis avhengig av lokalbåten «Holmgår» for å koma seg til fastlandet, og heimatt.

### Vegfest tre år føre tida

- Vi skulle egentleg ikkje ha sete her før om 3 år, sa ordførar Bjørn Christensen i Fjell under vegfesten. Resten av veganlegget, med Turøy bru, var ikkje venta finansiert før i 1993-94. Men positive intitiativ frå entreprenørhald og politisk kløkt førte til at det blei gjort «ein vri», prosjektet gjekk ut på totalentreprise, der entreprenøren måtte leggja pengar i potten for å få gjera jobben.

### Får pengane att i 92 og 93

Aker Entreprenør fekk tilslaget, og har utført oppgåva på beste måte. Byggeperioden strekte seg over 14 månader.

Total kostnad for heile vegprosjektet er på 32 mill. kroner. Andre byggesteg, som Aker Entreprenør har fått utført, er kostnadsrekna til 23 mill. kroner. Entreprenøren vil få refundert 11 mill. kroner i 1992, og 10.390.000 i 1993.

Sotra vest skulekorps snudde ryggen til stormkasta og bles alt dei orka då turøyfolket fekk veg til tuns. (Foto: Erling Grønsdal).





Sekstetten som song «soga om Turøybruna». (Foto: Erling Grønsdal).

# Soga om Turøybruna

Melodi: «Kor er hammaren, Edvard».

*Alle folket på Turøy, er samla idag,  
for å feira at vi har fått bru,  
ja no endeleg landfaste vi også er,  
nei det er slettes ikkje å tru.*

*Vi har streva og bala, i år etter år,  
mange nemnder og mange gråe hår,  
men så endeleg hendte det no også her,  
vi skul få bru over holmar og skjær.*

*Men så kom no den dagen, vi skulle få stein,  
i frå Stura lektaren kom,  
og så heiste vi flagget vårt, ein etter ein  
men den gleda den snart snudde om.*

*For den steinen frå Stura var ikkje så stor,  
nei han ville ikkje liggja i ro.  
For når storstormen kom så velta han om,  
heile ura var plutselig tom.*

*Så vi tenkte med gru, vi får ikkje bru,  
kvifor skal vi på Turøyna bu,  
men det ordna seg kjekt. entreprise vi fekk,  
og sa blei det eit stort bruprojekt.*



...det blir rart når ho ikke meir går. (Foto: Eirik Rønvik).

*Vi på Turøy har hatt det så trygt og så godt,  
og vi trong ikkje låsa ei dør.  
Vi har halde i saman i stort og i smått,  
no vi håper det blir slik som før.*

*Vi med ferjo har reist, i år etter år,  
det blir rart når ho ikke meir går,  
ho har ført oss så trygt både vinter og vår,  
og i dag ho sin siste tur går.*

*Vi ei takk vil frambera til kvar arbeidsgjeng,  
som frå morgon til kveld, har stått på,  
vi har vei, vi har bru, ingen ting står igjen,  
resultatet i dag kan vi sjå.*

*No kan stormen den rasa, og regnet øsa ned  
for i sinnet har vi no fått fred.  
Vi skal ikkje med båt, over osen meir dra,  
men med bilen vi kjører av stad.*



# Egne kunstutstillinger på Vegkontoret neste år

AV LISA A. HOPLAND OG  
EIRIK RØNVIK (foto)

Kunstlaget Klatten bidrar til å formidle trivsel og glede ved å stille ut kunst på Vegkontoret. I 1992 vil vi invitere kunstnere til å holde egne utstillinger på Vegkontoret og ved vegstasjonane.

KUNSTLAGET

Klatten



Styret i Kunstlaget Klatten denne periode består av: Arna Matre Asbjørn Valen, Lisa Hopland

## Flat struktur

Vi har med vår forskjellige bakgrunn og smak valgt ut kunst av svært ulik karakter i år. Trekningen legges hvert år til årsmøtet, som vi ønsker å avvikle i god tid før jul. Dermed får medlemmene muligheten for en ekstra julegave. Ved årets trekning 5. desember var 25 ulike gjenstander med.

Statens vegvesen som organisasjon har også meldt seg inn i Kunstlaget Klatten, og etter søknad innvilget kr 5000 i år. Til gjengjeld tildeles organisasjonen to medlemskap.

Med tid og stunder vil vår arbeidsplass bli pyntet opp med kunstverk til



Styret i «Klatten» ved årets kunstsamling. Fra venstre Lisa A. Hopland, Asbjørn Valen og Arna Matre.

glede og inspirasjon i vårt daglige virke.

Styret har valgt å arbeide etter en flat struktur i denne valgperioden. Kun kassererrollen er plassert hos en person, mens leder og sekretærfunksjon fordeles på alle tre. Samarbeidsmodellen har fungert meget bra. Vi har hatt fem styremøter i år.

## Gevinstmulighet

Medlemskap i kunstlaget Klatten koster kr 250,- pr. år, som vil gi deg

mulighet for gevinst som er mange-dobbel denne sum.

Kunstlaget ønsker å formidle allsidigheten i kunstens verden, og vil i 1992 invitere kunstnere til å ha egne utstillinger på Vegkontoret. Etter hvert kan disse også utvides til vegstasjonene ute i fylket, etter avtale med den enkelte kunstner.

Vi oppfordrer alle ansatte ved Statens vegvesen Hordaland å bli medlem i kunstlaget Klatten.

## Arkivert landskap

(Til O-gruppa)

*En kasse full  
av gamle kart  
landskap som  
løfter seg  
ikke fra glemselen  
men i fra gjemmer  
hvor de har ligget  
i mange år.*

*Landskap av minner –  
sugende steg over  
gungende myrer  
legger som rispes  
i hogstfeltets  
vindtørre greiner.*

*De lange åser  
tegnert med jevne  
konturer  
og bekkedalens  
kjølige sang  
mot hjertets raske  
dirrende slag.*

*De rødhvite flagg  
skjult i krattet  
eller i smale  
reuner av skygge.*



*Nå løftet frem  
mot lyset  
som røde ringer  
i kartets  
gulnende flate.*

Tegning:  
Jan-Ove Børhaug

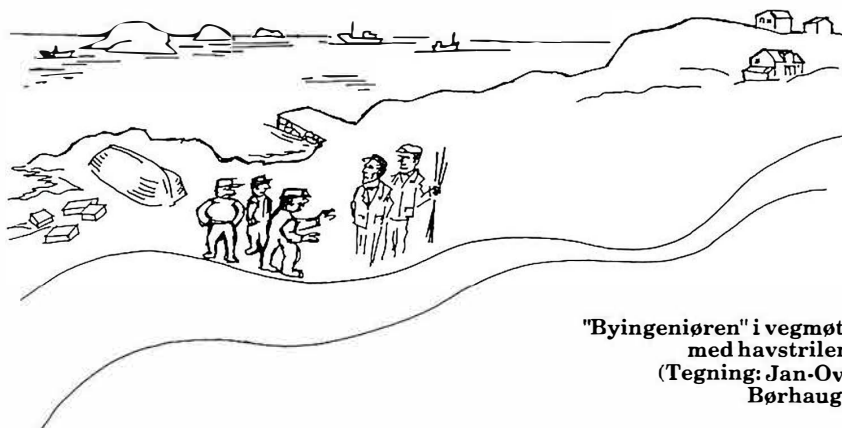
Peder R. Tharaldsen

# Fra taretorsk til Tvinde bru

## Ny avskjedsfest for von Krogh - "den bleke teoretiker fra Oslo"



– Måltidet hos havstrilen var en uforglemmelig opplevelse.



"Byingeniøren" i vegmøte med havstrilen. (Tegning: Jan-Ove Børhaug).

AV GEIR BREKKE (tekst og foto)

– Georg Fredrik von Krogh er trolig den siste markerte personligheten i Statens vegvesen. Når du reiser rundt i fylket og snakker med folk om Vegvesenet, er det stadig tre navn som går igjen. Det er Frøholm, Glambæk og von Krogh, sa vegsjef Josef Martinsen da han takket den trofaste sliteren for innsatsen under en enkel sammenkomst på vegkontoret nylig.

Den våkne leser av dette organ vil spørre seg om ikke von Kroghs avskjed med det statlige vesen behørig er omtalt tidligere i år.

### Går av for andre gang på ett år

Korrekt. Forrige vinter tok vi en avskjedsprat med den tidligere plansjef i forbindelse med hans tillyste avgang til påske.

Det var da "signalene" kom om eks-tramillioner til nyttige vegprosjekter



Von Krogh prøvespiller den kombinerte spaserstokken og stikkstangen som Johan Sørensen (sittende) forærte ham på avskjedsfesten. Selvsagt valgte Sørensen en løsning med feste til påmontering av notestativ, som vist på hosstående fotografi.

i hordafylket. Von Krogh hadde ansvaret for nye parseller på stamvegen forbi Skromle og Tvinde i Voss. Da bekreftelsen på forseringen tikket inn på telefaksen i mai, måtte "Krogen" kullkaste alle planer om opptrapping av hagebruket hjemme på

Skjoldtun, og istedet bruke kreftene på finsikting av planene for de to viktige vegprosjektene, slik at mest mulig kunne utføres innen årets utgang.

Resultatet kjenner vi. Deler av Skromleparsellen tas i bruk sammen med resten av den fergefrie stamve-



Minnealbumet fra ansatte til von Krogh vakte allmenn interesse, et betydelig stykke veg historie i seg selv. Magne Fjell (t.v.) er kollega på grunnseksjonen, mens Bjørn Tvedt skal bære arven etter von Krogh videre på den nye stamvegen Trengereid-Sogn grense.

Vegplanleggeren ble invitert til et bedre fiskemåltid hos havets folk. (Tegning: Jan-Ove Børhaug).



gen, mens Tvindeparsellen er under bygging, og blir ferdig ut på nyåret. Georg Fredrik von Krogh har, i nært samarbeid med andre gode kolleger på plan og grunnseksjon, gjort et solid stykke håndverk for at Vegvesenet her er kommet i mål med stil, på svært kort tid.

### Havkulturens siste bølger

Det var likevel lite snakk om nittiårenes vegbygging da planpensjonisten hadde samlet gode venner og kolleger fra etterkrigsårene. Verten selv valgte å avstå fra å vandre revy gjennom et tverrsnitt av sine minnerike år i Statens vegvesen Hordaland. I stedet valgte han å servere et ytterst interessant "foredrag" om sitt første møte med det som enkelte i dag ville kalt "kundene" våre, i dette tilfellet havstrilene i Austevoll.

- Faktisk, sa von Krogh, var jeg så heldig å få oppleve de siste dønninger av en havkultur som i store trekk svann hen på 20-tallet.

### Et måltid å minnes

Størst inntrykk på den unge ingeniøren gjorde aftensmåltidet hos grunneieren. En stor gryte med dampende, nykokt taretorsk var plassert midt på bordet, der selve "armeringen" på voksduken kunne synes – under.

- Familien var samlet rundt bordet. Ingen hadde tallerkener. Men gaffel. Med åpen munn stakk de gaffelen ned i gryten, fanget et stykke opphugget, fersk torsk, og førte det hurtig inn bak tanngardens sikre hegn.

- Øynene til havstrilen gikk i flere retninger, alt mens han gomlet på fiskestykket. Resultatet av dette ble at ben og halefinner etter en liten stund kom ut den ene munnviken, hvoretter de foretok fritt fall ned på duken.

- Måltidet gjorde et uslettelig inntrykk på den bleke teoretikeren fra Oslo, fortalte von Krogh.

### En bekreftelse

For enkelte erfarne var dette den tredje avskjeden med vår kjære kol-

lega. Etter at han gikk av med pensjon i 1982 har han som kjent bistått etaten med solide produkter som menig planlegger. Det kan vel ha vært snakket om endelig fratredelse mer enn en gang i disse 9 årene han har ytt en ekstrainsats. Saktens kan det spørres om det virkelig er sant at han er gått av.

Veg i Vest har derfor foretatt en befarung på hans kontor like før disse formuleringer går i trykk. Vi kan hermed bekrefte at kontoret er ryddet og rent. Det er duket for en intens kamp om den vesle kahytten i brakkeriggen på vegkontoret. Det ryktes at lokalet går med i dragsuget til Krøsus.

### Kollega brobygger

Krøsus var imidlertid ikke til stede da "Krogh'en" inviterte til avskjedsfest for aller siste gang. Det var, som allerede såvidt nevnt, en rekke nåværende og tidligere kolleger. Blant andre Johan Sørensen, som Krogh, ung av sinn og moden av alder. I motsetning til von Krogh har imidlertid Sørensen ikke hatt fast kontor plass på vegkontoret siden han gikk av på 80-tallet. Som nestformann i Askøybrua A/S har han likevel hatt nok å ta seg til som pensjonist. Og vel så det, vil enkelte bemerke i disse prognoseprende tider.

### Musikalsk stikkstang

Likevel har Johan Sørensen tatt seg tid til å konstruere en aldeles enestående innretning, spesielt myntet på sin gode venn på planavdelingen. En kombinert spaserstokk og stikkstang, med inngravert feste til å sette et smitt notestativ, til bruk når planleggeren vil ta en trudelutt med blokkfløyten sin. Det er i korte trekk gaven som von Krogh fikk overrakt under denne hyggestunden i statens kantine i Fyllingsdalen året 1991.

### Takk - igjen

Fra de ansatte på kontoret fikk han et fyldig minnealbum, med fotoglimt fra et langt og opplevelsesrikt liv i Vegvesenet. Uten tvil en bok som vil vekke minner fra et liv med stikkstang og kartblad hos værbitte havstriler med kuling i røsten og sjølv-sikre fjellbønder med heimabrygg i bringen. Og kolleger med slips og fippskjegg i planavdelingens spede barndom, i en omflakkende tilværelse i byen mellom de syv fjell.

Takk for innsatsen, Krogh!

# Vedlikehaldet i Østerrike vil prioritere miljø og trafikktryggleik

- Inntrykk frå ein studietur i Østerrike -



AV JOHNNY SJÅSTAD  
(tekst og foto)

Denne hausten var vi tre tilsette ved vegkontoret som fekk stipend for å studere organisering av trafikksikringsarbeidet i Nederland og Østerrike. Det var tidlegare informasjonskonsulent Svein Erik Fjeld, trafikkpedagog Marianne Flick og sekretær for Fylkestrafikksikringsutvalget, Johnny Sjøstad. I tillegg deltok også Ola Omenås frå Vegdirektoratet.

Eg skal her formidle nokre inntrykk og synspunkt frå ei synfaring saman med tilsette frå vegetaten (Strassenverwaltung) i Salzburg, men først litt om bakgrunnen for denne turen.

## På ulykkestoppen i Europa

Østerrike har dei seinare åra sett seg store mål når det gjeld ulykkesreduksjon. Det skjer ved at det er sett i gang ei rekkje trafikksikringsprosjekt på det lokale plan. Største satsingsområdet er betre opplæring og informa-



T.v.  
Orientering på Schwarzach Strassenmeisterei. Vedlikeholdsjeff Rupert Riedel i Salzburg (nr. 2 frå v.) forklarar på kart kvar det vert satsa på trafikksikrings- og miljøtiltak. (Foto: Ola Omenås)

T.h.  
Forstøtningsmur som består av «nisjer» med plantar for at den så fort som mogeleg skal gå i eitt med terrenget.

Døme på oppmerking av sykkelfelt i Salzburg. Oppmerkinga er tydeleg også seint på sesongen.



sjon, men det vert også satsa på fysiske trafikk- og miljøtiltak.

Østerrike er som kjent eit land med stor trafikk på grunn av transittandel og turisme. Dei miljø- og trafikk-sikringsproblema som dette skaper, var eit varmt tema under EØS-forhandlingane tidlegare i haust. Tilsette i vegsektoren i Østerrike er også opptekne av dette problemet. Landet er på europatoppen når det gjeld ulykkesfrekvens, og mange i etaten ynskjer å arbeide for betre miljø- og trafikktryggleik. I den austlege delen

av landet har også opnare grenser mot aust ført til ein auke i trafikkulykker. Dette fordi trafikantar særleg frå Ungarn og Tsjekkoslovakia har eldre bilar og dårlegare opplæring enn i Østerrike.

## Samarbeidsproblem

Eit stort problem for tilsette i vegetaten er likevel at etaten ikkje har ansvar for prioritering av trafikksikringstiltak. Det er det ein organisasjon tilsvarande Trygg Trafikk i Norge som har. Denne etaten utfører ulykkesregistrering, ulykkesanalyse og utarbeider planar for trafikksikringstiltak som vegetaten og politiet bør utføre. Dette betingar at det er eit godt samarbeid mellom vegetat og «Trygg Trafikk» på fylkesnivå, noko som vi fekk opplyst ikkje alltid var tilfelle.

## Vedlikehaldet oppteke av ulykkene

Vi besøkte Salzburg, der vi fekk opplyst at samarbeidet fungerte godt. Salzburg er eitt av ni forbundsland i republikken Østerrike. Kwart forbundsland («fylke») har eit utstrakt sjølvstyre og eiga regjering. At samarbeidet fungerte godt her, fekk vi stadfesta i eit møte med ein representant for «Trygg Trafikk» lokalt, vedlikehaldssjefen i Salzburg «fylke» og vegmeisteren i Bischofshofen. (Kwart fylke er delt inn i vegmeisterområde, som har om lag same funksjon som hos oss). Vi vart tekne med på ei synfaring på både hovudveggar (Autobahn) og sekundære veggar i vegmeisterområdet. Dei mange dødsulykkene og personskadeulykkene som skjer på Autobahn'er, opptok vedlikehaldet. Difor prøvde dei å utføre tiltak som «Trygg Trafikk» gjorde framlegg om.

## Sprøyting utenkjeleg

Dei mest vanlege ulykkespunkt på hovudvegane var i tunnelmunningar, overbygg og kryss. Her vart prøvd nedsett fartsgrense og i tillegg automatisk fartskontroll.

På sekundærvegnettet var det ofte uoversiktlege kurver. Eg reagerte på lite bruk av bakgrunnsoppmerking, men dei hadde lite tru på dette tiltaket.

Vegmeisteren i Bischofshofen ville prioritere miljøtiltak i sitt distrikt. Det var viktig at vegen tok seg godt ut, særleg med tanke på turisme. All sikthindrande vegetasjon vart fjerna manuelt, og bruk av kjemikalier var heilt utenkjeleg å bruke.

Mellom dei to kjende vintersportstadene Bischofshofen og Zell am See var hovudvegen nyleg utbetra, og på eitt parti var det bygd mange store forstøtningsmurar. Det var viktig at desse så fort som mogeleg kunne gå i eitt med terrenget eller at det var variasjon når det galdt estetikk.

## Velferdsmidlar

*Søknadsfrist for velferdsmidlar ved Statens vegvesen Hordaland 1992 er 15. februar.*

## Ni vil bli anleggssjef

*Desse har søkt stillinga som anleggssjef:*

*Arild Hegrenæs, Landås  
Henrik Schaathun, Rådøl  
Elisabeth Sandven, Landås  
Arnt Inge Solvang, Kleppstø  
Arild Grønsdal, Frøylandsdal  
Olav M. Olsen, Åkrehamn  
Hallgeir Wuttedal, Trondheim  
Dag Ese, Balestrand  
Magnus Natås, Bønes*

## Ny infoleiar

*Ruth Brudvik, Bergen, er tilsett som ny informasjonskonsulent, med leiarfunksjon, ved Statens vegvesen Hordaland. Ho kjem frå tilsvarande stilling ved Norsk tekoanstutt, og har elles vore spesialkonsulent ved Haukeland Sykehus.*

## Over til olje

*Ved vegkontoret i Fyllingsdalen gjekk ein denne månaden over til fyringsolje som varmekjelde i staden for stråum, som har vore nytta dei siste to åra. Årsaka er at prisen på olje no er lågare enn prisen på tilfeldig kraft (27 øre - mot 31,2 øre pr. kW for el-kraft).*

## Vegkongress til Bergen

*Kongressen for Nordisk vegteknisk forening skal haldast i Bergen i 1996. Neste kongress er i Finland i 1992.*

## FTU inn for nullavgift

*Fylkestrafikksikringsutvalet i Hordaland går inn for fritak på avgift for trafikksikringsutstyr. Forsking syner at skadene ved trafikkulukker blir reduserte ved bruk av slikt tilleggsutstyr.*

## Klimaanlegg i Jøsandal

*Vegvesenet sitt klimaanlegg i Odda kommune ligg i Jøsandal, ikkje ved Skare, som vi skreiv i førre nr.*

## 3-5 prosent piggdekk

Eit anna problem, som hos oss, var fjerning av snø og is. Alle veggar som vegetaten har ansvaret for, blir salta, bortsett frå inne i landsbyane. Vedlikehaldet i Østerrike har i fleire år brukt ei blanding av salt og vatn, tilsvarande det vi brukar. Den utstrakte saltinga har ført til at piggdekkbruken i Østerrike no er nede i 3-5%. (Dei som har problem, skaffar seg 4-hjulstrekk, fekk vi opplyst.) Vedlikehaldet i Salzburg har også forska ein del på trafikksikringseffekten av salt samanlikna med sandstrøing. Dei har funne at det skjer færre ulykker ved bruk av salt enn ved bruk av sand.

## Godt merka sykkelbaner

Salzburg «fylke», med eit folketal på 460.000, består av mindre tettstader og sjølve byen Salzburg med 140.000

ibuarar. Dette er ein vakker middelalderby med rik arkitektur. Turismen gjer at folketallet aukar til det dobbelte i sommarsesongen. Gatene er gamle, men ein har prøvd å avgrense biltrafikken i sentrum ved å satse på kollektivtrafikk og ved å leggje samanhengande sykkelbaner gjennom byen. Til det sistnemnde tiltaket er det brukt oppmerking i sterke fargar. Sykkel- og gangtrasear skal tydeleg visast for trafikantane. Det vert lagt vekt på hyppig nymerking ved slitasje. Det same såg vi òg vart gjort i storbyen Wien.

Hovudinstrykket frå møtet på vegstasjonen i Bischofshofen var at samarbeid er viktig dersom ein skal få utført miljø- og trafikksikringstiltak. Salzburg er eit døme på at godt samarbeid på tvers av etatar og ansvarsområde fører til at slike tiltak blir prioriterte og utførte.

# Det viktigste er å slå bergenslærerene



De siste årene har Statens vegvesen Hordalands langrennsløpere virkelig satt seg i respekt.

AV ERLING PETERSEN OG  
JAN OVE BØRHAUG (tegning)

Oppmannen i langrennsgruppen vil benytte anledningen til å spre litt informasjon til etatens ansatte om langrennssporten for kommende sesong.

Men først vil han gjøre et tilbakeblikk på de siste skisesongene.

## Trenger premieskap

Langrennsgruppen består av en trofast gjeng på 8–10 skiløpere, som deltar på de forskjellige rennene innenfor bedriftsidrettskretsen. De siste par årene har Hordavegs skiløpere virkelig satt seg i respekt i langrennsporten. De har tuktet Bergenslærerene i de fleste renn. Og nettopp det har vært det store målet gjennom flere år. Hordavegs skiløpere har erobret de fleste lagspokalene de siste vintrene. Undertegnede etterlyser i denne sammenheng et premieskap til å plassere disse pokalene i.

Nytt av året i vinter var at det ble satt opp premiering av flest antall deltakere fra samme klubb gjennom hele sesongen. Også i den konkurransen beseiret Hordavegs deltakere over Bergenslærerene. Første-premien var en flott skistatuett i «gull», mot lærernes statuett i «sølv». Denne konkurransen er kommet i gang for å inspirere flest mulig til å delta, uansett ambisjonsnivå. Kravet er bare å fullføre det rennet man starter i.

## Vegvesenrennet

Noe som også var nytt i vinter, var at langrennsgruppen i Hordaveg selv arrangerte et bedrifts-langrenn. Arrangementet var meget vellykket, sannsynligvis vinterens største, regnet i antall deltakere. Så dette har vi planlagt skal bli årvisst.

Når det gjelder kommende skisesong, så har bedriftene terminfestet 11 renn. De fleste går i Bergensdistriktet, men noen også i Samnanger og på Kvamskogen. Hordavegrennet er planlagt å gå lørdag 8. februar. De øvrige rennene blir slått opp når terminlisten foreligger.

## VM-92 på ski nordiske grener

Mange vil vel kanskje undre seg på hva som skjuler seg i en slik overskrift. Det var Nord-Trøndelag vegvesen som brukte den teksten da det sendte ut melding om vegmesterskap i langrenn i Steinkjer den 1. og 2. februar 1992.

Vegmesterskap i langrenn er ment som en konkurranse mellom fylkene, og Vegdirektoratet var initiativtakeren vinteren -91. Av forskjellige årsaker var det ingen deltakere med fra Hordaveg i det første mesterskapet. Men undertegnede har store forhåpninger om god deltakelse fra våre medlemmer til kommende sesong. Hvilke kriterier som skal legges til grunn for å bli «tatt» ut på laget, vites ikke pr. i dag. Dette må vi komme tilbake til senere. Men håpet er i alle fall å få flest mulig deltakere med. Både i VM og de øvrige rennene.

Til slutt vil oppmannen oppfordre alle som har interesse for skisport, og som har spørsmål om dette, om å ta kontakt med ham. Det sikreste er å ringe privatnummeret, (05) 58 62 97.



## Samarbeid om miljødagen

Vi takker for samarbeidet på Miljødagen med deres etat, hvor vi ville slå et slag for vårt felles miljø i Bergen, og kunne tilby bilistene gratis miljøkontroll og justering av bilen.

Dagen var utvilsomt en suksess. Åpningstiden var mellom kl. 10.00 og kl. 14.00 og allerede kl. 9.00 var der bilister i kø på vårt anlegg. Vi måtte ha egen mann til å dirigere trafikken og køen. 4 mekanikere på verkstedet var fullt ut engasjert.

Det var kontrollert ca. 125 biler, med en feilmargen på mellom 20–25%. Dette viser at behovet for slike gratis tiltak i høyeste grad er til stede. Dette viser også at bilistene er opptatt av bilen og sitt miljø, ved at så mange var innom på en aldeles nydelig dag.

Vi kan også nevne at vi solgte 70 Econogreen og fikk bestilling på like mange. Vi kan nevne at en kunde kjøpte 8 stk. til hele sin bilpark.

Det var også ca. 15 bilister innom som hadde montert Econogreen tidligere, og disse var innom for å sjekke utslippene. Samtlige hadde meget lave verdier.

Til slutt vil vi takke Biltilsynet for et utmerket samarbeid, som vi håper skal kunne utvides i tiden fremover, for vårt felles miljø. Vi vil samtidig benytte anledningen til å takke Lægroid og Gullaksen for denne dagen, og ikke minst deres fantastiske serviceinnstilling til bilistene.

Vennlig hilsen Mathiesens Auto-Co A/S, Helge Wiik.

# Presisjon på tre hjul



Presisjonskjøring er en velprøvd disiplin for Statens vegvesen Hordaland. Også for Vegvesenets barn. Det var derfor en naturlig sak da bedriftsbarnehagen her om dagen arrangerte øvelseskjøring med prikkbelastning på ledige deler av parkeringsplassen. Øvelsene ble utført på dertil egnet kjø-

retøy, trehjulssykkel, som på forhånd var forskriftsmessig kontrollert av kjøretøysesksjonen ved Biltilsynet. Det ble konkurrert både i plankekjøring (bildet) og i en relativt trang slalåmløype. Ferdighetene var upåklagelige, heter det på kompetent hold i etaten. (Foto: Vebjørn Aksnes).

## På vegkanten

*Tre hardingar hadde kvar med seg lenge hatt planar om å gjera ein ende på ungarlivet. Ein sein haustkveld dei sat i kjellaren og diskuterte forskjellige løysingar, sa den eine: – Til vinteren dreg eg sydover til varmare strok for å sjå om eg finn meg ei lageleg snella. Dei to andre var no litt skeptiske til forslaget i fyrstinga, men etter kvart som kvelden skrei fram, syntest dette å vera svært fornuftig. Ja,*



Magnar Runnane, Røldal

Runnane utforordrar Trygve Eiken, Herand.



*faktisk den einaste løysinga i ei vanskeleg tid. Det vart soleis planlagt å dra rett over jul same vinteren. Alt blei planlagt i detalj. To skulle reisa nedover for å sjå på forholda, medan den tredje skulle vera heime å sjå til hesten.*

*Ikkje mange dagane etter at dei to var reiste, kom der il-telegram til gards, med fylgjande tekst:*

*– Selg hesten og kom, Ola!*

VEGDIREKTORATET  
BIBLIOTEKET  
PB 6390 ETTERSTAD  
0604 OSLO 6

MASSEKORSBÅND

RETURADRESSE:  
Statens Vegvesen  
Hordaland vegkontor  
Postboks 3645  
5033 Fyllingsdalen

