



VEG I VEST

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN HORDALAND



NR. 5 - OKTOBER 1989 - ÅRGANG 13



Nr. 5 - 1989
Årgang 13

REDAKTØR:
Geir Brekke

REDAKSJONSRAÐ:
Josef Martinsen
Per Steffen Myhren
Oddbjørn Lynghammer
Finn Guldbrandsøy
Carlo Jacobsenn
Helge Haukeland
Svein-Erik Fjeld

Opplag: 2.500

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

Framsdebilete:
Hopselva bru.
(Foto: Erling Grønsdal)

Baksdebilete:
Gamal vegstubb med høvel frå
1952 som «monument» ved
Gjervik vegstasjon. Trygve Bergo
(ståande) og Tom Haugland er
nøgde med det nye andletet til
vegstasjonen.
(Foto: Erling Grønsdal)

Grafisk produksjon:
BT/J. W. Eides Trykkeri

Ettertrykk velkomne –
men oppgje kjelde!

Vel blåst!

Den er ikkje mindre enn imponerande, den innsatsen medarbeidarane i Statens vegvesen Hordaland har lagt ned i førebuing og gjennomføring av 125-årsjubileet. På vegsentrallen og ved 4 vegstasjonar har lokale komitear lagt ned eit stort arbeid, og verkeleg vist fantasi og iderikdom i dei ulike innslaga på jubileumsdagen.

At vegstasjonane på dette viset har opna seg for publikum er ikkje minst viktig. Det styrkar grunnlaget for at vi kan gjera jobben vår. God kontakt og tillit i lokalmiljøet er av stor verdi. Har vi under dette jubileet samstundes fått spreidd betre forståing for Vegvesenet sine oppgåver i samfunnet, har innsatsen vore ei lønsam investering.

Turmarsjen i Bergen kosta òg atskilleg arbeid for medarbeidarar som var villege til å ta eit ekstra tak i ei elles hektisk tid for etaten. Også dette tiltaket fortener ros for fin gjennomføring og god planlegging, i tråd med etaten sine beste tradisjonar.

Det er iallfall 25 år til neste jubileum, dersom ein skal følgje tidsrekninga frå Vegdirektoratet. Spørsmålet er likevel om ikkje dei gode erfaringane frå tilskipingane i år kan gje idear til fleire slike publikumsretta tiltak, i samband med t.d. større vegopningar eller andre milepælar for Vegvesenet.

Geir Brekke

INNHALD

	Side
Turmarsj i Åsane	4
Store skjøn	6
Blest for bru	8
Kortare veg i grensestroka	12
Raskare på nordre innfartsåre	14
Omsyn til kulturlandskapet	15
Vegjubileum	16
Likestillingsutvalet i arbeid	22
Ungdom på sysselsetting	23

Heildøgnsoppe på vaktentralen

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (FOTO)

Frå 13. november blir det nattevake på eitt av kontora i Spelhaugen 12. Vi snakkar sjølvsgatt om vaktentralen, den trufaste gjengen som held trafikantane løpande informert om stoda på vegnettet her i fylket. Komande vinter blir eit prøveår med heildøgnsoppe ved denne sentrale utkiksposten over riks- og fylkesvegnettet i Hordaland. Fram til påskehelga 1990 skal det drivast 24 timar i døgnet.

Utvidinga av tilbodet krev meir bemanning og meir plass. To nye medarbeidarar frå drifta er henta inn til å styrke staben. Eit mindre tilbygg på brakkeriggen ved vegkontoret sikrar medarbeidarane nokre kvadratmeter ekstra albogerom, samstundes som det blir plass til ein ny, moderne arbeidspult, av same slaget som dei t.d. har ved «sentralkommandoen» på Haukeland Sykehus.

Viktig for vinterinformasjonen

Trongen for eit heildøgnsoppe tilbod ved sentralen har meldt seg med aukande styrke etter kvart som tilbodet har blitt oppdaga og innarbeidd. Ein ikkje uvesentleg del av nyttetransporten skjer utanom dagens opningstid, 06.00–22.00 kvardagar, 08.00–16.00 laurdagar og 14.00–22.00 søndagar. Førre og framkomstilhøve på hovudvegane som kryssar fylkesgrensene er noko sjåførane er ute etter heile vinteren igjennom. Dag som natt.

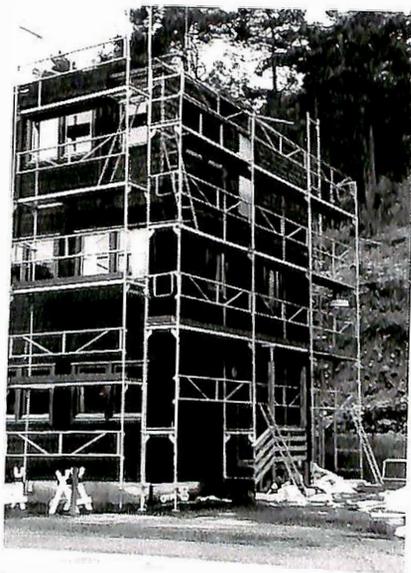
Heildøgnsvakt skal drivast fram til påske.

Avlastar Biltilsynet

Trafikken har vore stadig aukande ved vaktentralen. Dei 4 første månadene i år gjekk det ut 10.000 veg- og føremeldingar. I tillegg til vegmeldingstenesta og kontaktarbeid mot vegbrukargruppene, avlastar vaktentralen biltilsynet med opplysningar frå køyretyregisteret. M.a. har ein eit samarbeid med biltilsy-



Den faste staben ved vaktentralen komande vintersesong: Frå venstre Per Frydenbø Knutsen (ny), Terje Myking, Gunn Å. Hellesøe, Leiv Solberg, Rune Døsvik (ny) og formannen, Terje Totland.



Utvidinga av vaktentralen har gjort det naudsynt med eit mindre tilbygg til lokalet ved Hordaland vegkontor.

net sine folk på utekontrollen, som vil vita om køyretya som blir stogga er godkjente og har betalt avgiftene.

Vedtak om arbeidsvarsling ligg på data ved vaktentralen.

Tunnelteneste

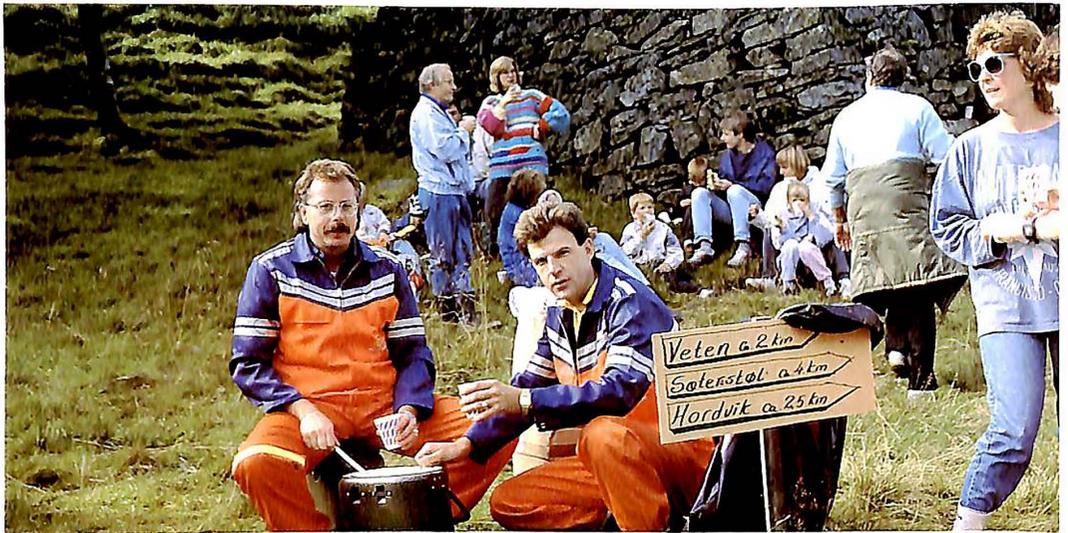
Sentralen blei starta samstundes med opninga av den første av Fløyfjellstunnelane, og overvaking av trafikkflyt og instrumenta i desse tunnelane er framleis viktig. Naudtelefonar med direkte line til vaktentralen er også i bruk i Vallaviktunnelen. I Fløyfjellstunnelane er det alt teke i bruk nye naudtelefonar, avdi dei førre ikkje fungerte godt nok.

I haust har det dessutan kome spørsmål frå Statens vegvesen Sogn og Fjordane om vaktentralen i Hordaland kan ha ansvaret for naudtelefonesteta i den nye Gudvangen-tunnelen mellom Langhuso og Gudvangen i Sogn. Det er venta gjennomslag på den 11.4 km lange tunnelen om eitt års tid, med stamvegopning i 1991.

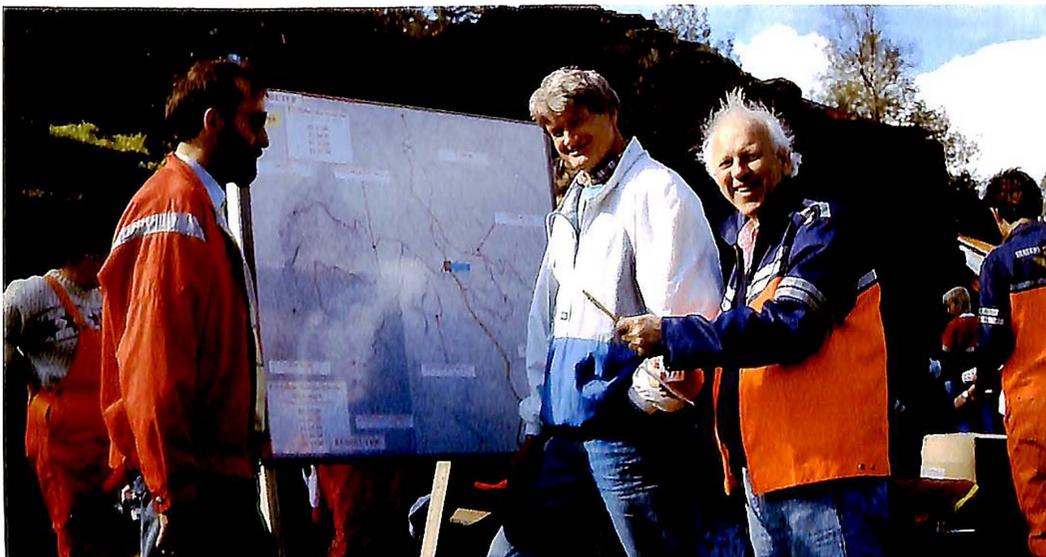



**STATENS
VEGVESEN**
125 ÅR
 – for bedre transport

Kikkertposten til
 Arna Matre
 (framme) og Marit
 Eidsnes Rogne (bak
 til venstre) blei
 flittig brukt av
 turdeltakarane.



Håkon Toverud
 (t.v.) og Bjørn
 Trygve Andersen
 serverte rykende
 varm fruktsuppe.



Magnus Follevåg
 stilte med kart i
 terrenget, og ga
 innsiktsfulle
 kommentarar til
 både postvegen og
 andre vegar.

Søndagstur MED VEGVESENET

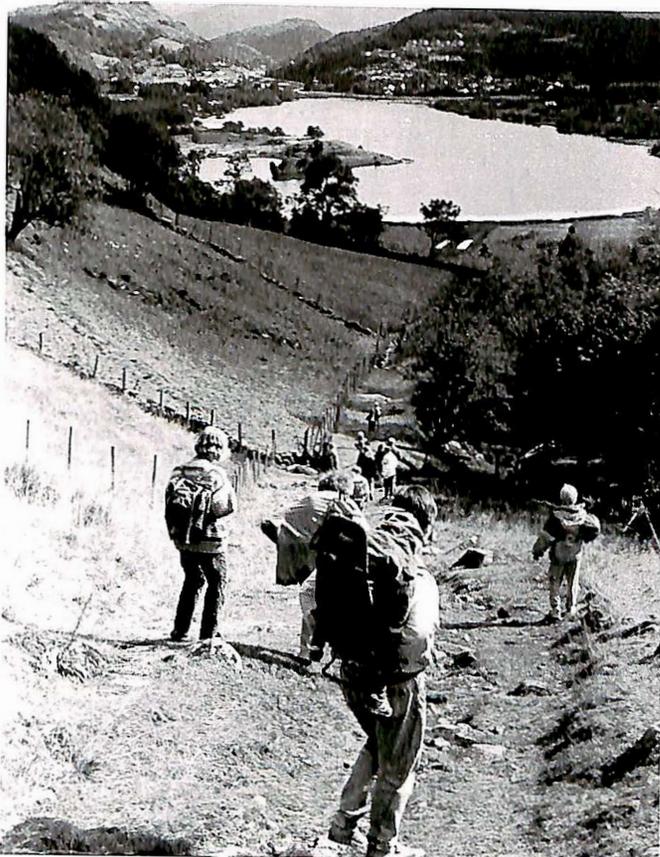
AV GEIR BREKKE (tekst og foto)

For 125 år sidan, og vel så det, hadde mange bønder teneste med postbering langs eit nett av skyssvegar land og strand rundt. Eit naturleg innslag i markeringa av 125-årsjubileet for Statens vegvesen var difor turmarsjen som Hordaland vegkontor skipa til ein fin haustdag i september, med vandring langs den gamle postvegen mellom Melingen og Sætre i Åsane. Kring 300 la søndagsturen sin denne vegen, og fekk med seg atskillig informasjon om både det historiske og det framtidige vegsystemet i Åsane.

Alt like etter startplassen på Nyborg sto Morten Henriksen frå planavdelinga klar med informasjonstavle om den nye firefeltsvegen til Vågsbotn. Midt i den påemna veglina var det råd å få eit innblikk i planane til Vegvesenet for dette prosjektet, som skal takast i bruk om eitt års tid.

Turmarsjen blei ein fulltreffar for familien. Ungane tende på tevlinga som kloke hovud på vegkontoret hadde klekka ut, ei sporløype der ulike vegreksitter var hengt ut. På utdelt skjema skulle ungene krysse av etter kvart som dei oppdaga gjenstandane ute i terrenget. Slik hadde det seg at turgåarar fann refleksbrikkar, stikkstenger og målebånd sinnrikt plassert innan synsrande langs den trivelege turvegen opp frå Langavatnet. Men skjemaruten for «trøtt vegarbeidar» skulle ikkje fyllast ut, synte deg seg. Ingen av dei uniformskledde byråkratane frå Spelhaugen hadde hugså å ta med spade, og mangla difor noko å støtta seg på, slik det var innteikna på oppgåvearket, signert Marit Eidsnes Rogne.

— Er du trøtt vegarbeidar? var eit standardspørsmål frå fleire av dei yngre turdeltakarane, etter kvart som dei passerte representantar for arrangøren.



På heimveg, med framifrå utsikt mot Langavatnet og Vågsbotn.

Suppestasjon med vidsyn

Alle ungene fekk premie som honnør for innsatsen. Oppgåve var det òg for dei vaksne, med spørsmål om postvegane og aktuelle prosjekt i Åsane i åra som kjem. Det var trekt ut premiar mellom deltakarane, og det var fleire familiar som fekk med seg heim komplett førstehjelpskuffert eller jubileumsboka til Statens vegvesen.

Eit naturleg mål og vendepunkt for dei fleste var den gamle stølen ovanfor Sætergardane, der ein har storslått utsyn mot Salhusfjorden og Nordhordland. Her hadde Vegvesenet sett opp suppestasjon. Bjørn Trygve Andersen og Håkon Toverud frå Hordavag serverte framifrå fruktsuppe som ga god kveik før nedturen. Serveringa var godt planlagt, og det var rikeleg til alle.

Ved mål var òg Magnus Follevåg på

plass med kart og orientering om postveg og nyare vegar.

Godt døme for andre

Lenger framme på turvegen hadde Arna Matre og Marit Eidsnes Rogne tatt oppstilling med ein kikkert frå planavdelinga, der publikum kunne studera den påemna veglina mot Vågsbotn, og elles få eit visst innblikk i kvardagen på avdelinga. Også dette eit svært populært tiltak, synte det seg. Minst like interessant for vaksne som for ungene, og ein enkel og miljøvenleg introduksjon til vegarbeid.

I det heile viste vegkontoret sine folk stor fantasi og innsatsvilje, både under førebuingane og gjennomføringa av tiltaket, som sikkert kan danna mønster for liknande turopplegg andre stader i fylket seinare.



Vegvesenet sine målsmenn under storskjønet for Askøybrua. Frå venstre Sindre Lillebø, Lars Tore Nordskog og prosessfullmektig Svein Arild Philstrøm.

Maraton-skjøn på Askøy

AV GEIR BREKKE

Først nærare jul kan det ventast avgjerd i det store skjønet for tilførselsvegane til Askøybrua. Skjønet omfattar heilt 97 par- tar, og er det største vegskjønet som har vore avvikla i Hordaland. Tre veker var sett av til rettsmøte og synfaringar. Det ligg føre eit kostnadsoverslag på 12 mill. kr for grunnerstatning, inkludert dei eigedomane som er innløyste etter minneleg avtale, opplyser prosjektleiar for grunnkjøpa, Lars Tore Nordskog.

Skjønet omfattar sjølve brufesteområda, tilførselsvegane til brua, samt vidareføring av fylkesvegen til Flagget. I eit såpass stort skjøn er det vanleg at Statens vegvesen Hordaland leiger hjelp utanfrå til prosessføringa. Svein Arild Philstrøm

fører saka for Vegvesenet. Utanom Nordskog har også Sindre Lillebø frå planavdelinga representert vegetaten under skjønet.

Veglina tidleg fastlagt

Vegføringane har i hovudsak vore fastlagde sidan planlegginga tok til på 1960-talet. Dei er seinare blitt stadfesta i Askøy kommune sin generalplan. Saka omfattar eigedomsinngrep langs den 2.9 km lange parsellen Krokåsvatnet—Storeklubben, den 1.4 km lange strekninga Storeklubben—Kleppestø og den 950 m lange biten frå Strusshamnvatnet til Flagget.

Det er vanskeleg å gjennomføre ein fullstendig forhandlingsrunde med så mange grunneigarar involvert, seier Philstrøm. Han legg til at omfanget av skjønet dessutan ligg på grensa av det ein kan operera med, for oversikta si skuld.

Jordbruk eller tomtesal?

Kva har så vore hovudsaka under dette store skjønet? Som venta har det vore

knytta størst interesse til drøftingane om jordbruksverdi eller tomteverdi skal leggjast til grunn for eigedomane langs parsellen mellom Krokås og Strusshamnvatnet. Generalplanen for Askøy seier at dette er jordbruksareal. Det er heller ikkje lagt til rette for veg, vatn og kloakktilknytning. Eigarar av nedlagde bruk i området krev likevel verdifastsetting etter salsverdi for tomter.

Eit anna ope spørsmål som skjønet reiser er prisfastsettinga for ein del større, ubygde eigedomar. Sjølv om det er semje om at erstatninga her skal grunnast på tomteverdi, er det ulike vurderingar av kva verdi tomtene vil ha. Heller ikkje her er det bygt fram veg, vatn eller kloakkleidning. Også terrengtilhøva reiser spørsmål om kva verdi og tilgjenge desse eigedomane har som utbyggingstomter. Det kan lett bli store skilnader i pris, alt etter korleis skjønet sluttar i slike vurderingar.

Retten er leia av sorenskrivar Jan Erik Erstad, og saksøkte er representerte med bergensadvokatane Eeg, Halvorsen, Bølgen og Skeie.

Rimeleg forsmak på stort skjøen i 1990

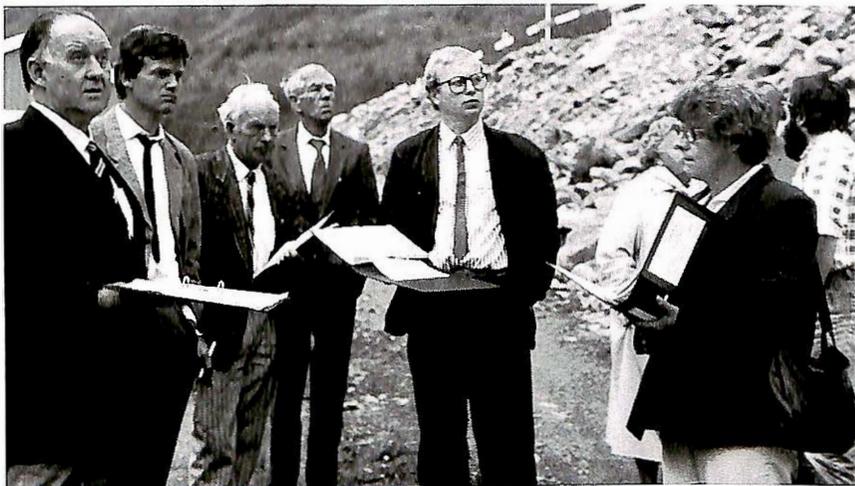
AV GEIR BREKKE (tekst og foto)

— Eg er nøgd med skjønsslutninga, seier seksjonsleiar Jostein Søfteland ved juridisk seksjon på Hordaland vegkontor. For å halde framdrifta på det nye riksveganlegget gjennom Røldal sentrum har det vore gjennomført skjøen for ein eigedom som ligg i vegen for den nye veglina aust for Samvirkelaget. Resten av eigedomsinngrepa kjem att i eit større skjøen for Røldal sommaren 1990. I så måte ga slutninga for denne saka ein rimeleg forsmak for Statens vegvesen Hordaland. Saksøkte hadde reist krav for nytt hus på totalt sett 900.000 kr, medan resultatet av skjøen vart ei erstatning på 750.000 kr.

Saka gjeld eit bustadhus som må rivast avdi det vil liggja midt i fyllinga for den nye vegen. Bustadhuset er 36 år gammalt, med brutto buareal på 171 kvm.



Fyllinga for den utvida veglina kjem tett inntil det 36 år gamle bustadhuset, som må rivast for å gje plass til den nye E 76 gjennom Røldal. Vegvesenet nådde likevel ikkje fram med framlegget om å flytta forretningsbygget til Røldal Handelslag, i bakgrunnen, som blir ståande tett inntil nyevegen.



Dei uformelle samtalan under synfaringa kan gje nyttig avklaring for retten. I midten med briller, Vegvesenet sin prosessfullmektig, Jostein Søfteland. Lengst til venstre sorenskrivar Lars Lofthus, og ved sida av han, saksøkte sin talsmann, advokat Endre Skjørestad, Stavanger.

Huset ligg i bratt terreng på nedsida av E 76 gjennom Røldal. Likevel ikkje brattare enn at det er under oppføring nytt bustadhus i nedste delen av tomta, lenger unna vegen.

Føremonar med nytt hus

Jostein Søfteland har sjølv vore prosess-

fullmektig for Vegvesenet i denne saka. I sitt innleiingsforedrag slo han fast at partane er samde om å leggja attskaffingsverdi til grunn for erstatninga. Han stilte spørsmål ved storleiken på det nye huset, og hevda at det må gjerast frådrag i erstatningssummen for føremonar med nytt hus.

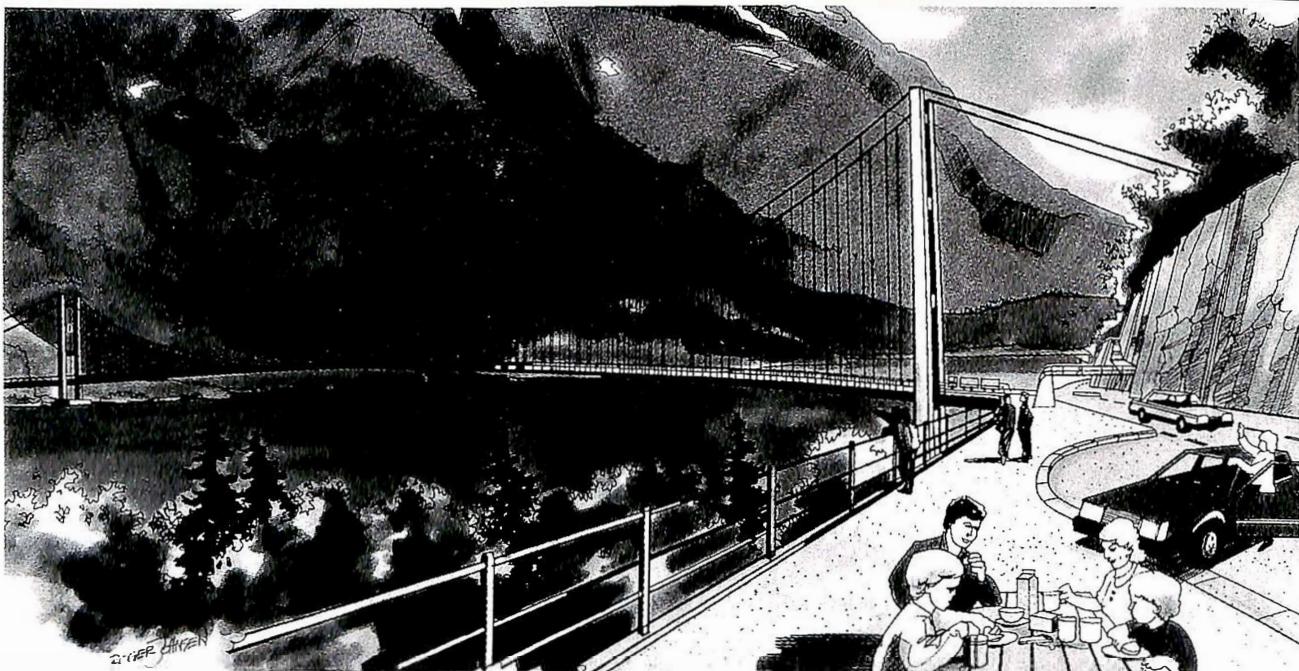
Sorenskrivar Lars Lofthus i Hardanger leia skjøen. Han slår fast at den nye bustaden vil gje saksøkte om lag tilsvarende bruk som bustaddelen av noverande hus, som kan nyttast fram til nytt hus står ferdig, venteleg innan årsskiftet.

Men, skriv sorenskrivaren, overslaget er likevel skjønsmessig redusert for ekstra påkostnader. Vidare har retten gjort frådrag for føremonar ved meir moderne utstyr, lengre levetid, lågare vedlikehaldskostnader, og for at det nye huset blir meir funksjonelt i bruk.

Saksøkte sin prosessfullmektig, advokat Endre Skjørestad, Stavanger, ville at det i skjøen skulle takast med som tilleggsføresegnad at saksøkte misser opparbeidd hage, med mellom annan 18 bærbuskar. Dette finn retten ikkje grunn til å yta tilleggsstatning for.

Forts. side 11

Blestdagar i Hardanger



Hovudplanen for hengebrua over Hardangerfjorden blei lagt fram i april 1988. Denne nest lengste brua i verda har imponerende dimensjonar: Hovudspennet er på 1.325 meter, brutårna er 182 meter høge, og seglingshøgda er 50 meter. Kablane er 60 cm i diameter. Brua med tilførselsveggar vil koste omkring 900 millionar kroner.

Av Svein-Erik Fjeld
og Jan Trygve Totland (foto)

— Brua er på god veg til å bli ein realitet!

Det var styreformannen i Hardangerbrua A/S, Samson Instanes, som slo dette fast då han runda av det store blestarangementet i Ullensvang 28.–29. september.

Den tidlegare Eidfjord-ordføraren hadde all grunn til å gle seg over all velviljen planane om Hardangerbrua møtte på samlinga.

Styresmaktene velvillige

For det første kunne Erik Fåruseth frå Vegdirektoratet overlevere hovudplan-godkjenninga til Hordaland vegkontors Arild Eggen. For det andre kunne fylkesrådmann Nils Selvik kunngjere at han ville gå inn for at Hordaland fylke skal garantere for inntil 50% av ein total lånesum på 1000 mill. kroner. For det

tredje slo samferdsleministeren sin personlege sekretær, Per Gunnar Olsen, fast at det er positiv haldning til Hardangerbrua i Samferdsledepartementet.

DU-finansiering

Det kom også fram under samlinga at Finansdepartementet er positivt innstilt til den planlagde DU-finansieringa av prosjektet — ei finansiering som kan føre til at ein sparer inntil 30% av prosjektkostnadene.

Stortingsrepresentant Magnus Stangeland hevda at Hardangerbrua bør bli det pilotprosjektet som viser at DU-finansiering kan nyttast i slike høve.

Vitamininnsprøying

Dessutan — ei rad representantar for næringsliv, reiseliv og politiske organ peika på dei fordelane ei bru over Hardangerfjorden vil få for ulike delar av samfunnslivet. Det synest vere allmenn semje om at prosjektet no bør realisert så snart som råd er.

Brei orientering

Gjennom ei rad foredrag, gjennom videoframsnying og synfaring til brusta-

den blei såleis dei 75 deltakarane orienterte om planane for brua. Under synfaringa ble den første bilen frakta ferjefritt mellom dei to brufesteadene Bu og Vallavik. Helikopter måtte takast i bruk denne gongen, men innan utgangen av 1995 er det god von om at bilane kan ta seg over fjorden på eiga hand.

Godt stoff

Også media finn gigantprosjektet interessant. Med på samlinga var eit tjuetals pressefolk frå både lokale og nasjonale presseorgan — eit oppmøte som resulterte i ei rad oppslag i aviser, radio og fjernsyn. Hardangerbrua blei verkeleg sett på den offentlege dagsordenen desse septemberdagane.

Vidare saksgang

Etter at dei fylkeskommunale organa har ferdigbehandla saka i løpet av oktober månad, må Finansdepartementet endeleg godkjenne finansieringsopplegget. Deretter kan Stortinget ta opp saka til slutthandsaming — truleg i løpet av vårsesjonen 1990. Går det som mange vonar, vil enda ei stor effektivitetssperre i Vest-Norge vere fjerna innan seks år.



Ein vellukka ferjefri biltur over fjorden. Oppsynsmann Odd I. Jordal, formann Anders Bidne og deira medarbeidarar hadde gjort mykje og ypparleg forarbeid med denne og andre praktiske oppgåver.



Erik Furuseth frå Vegdirektoratet gav Arild Eggen og hans folk karakteren «Mykje godt» for deira arbeid med hovudplanen for Hardangerbrua.



Hotelleigar Ellen Harris Utne blei tildelt ein ærespris frå Hardangerbrua A/S og Statens vegvesen Hordaland for sin innsats for prosjektet. Her er ho saman med fylkesmann Håkon Randal.



Det var noko tåkete på toppane då representantane frå vegmeldingssentralen på Kjellerbru, NAF-sentralen i Bergen og Statens vegvesen Hordaland sette kvarandre stemne på Hardangervidda nyleg. Det vart likevel eit klårleggjande samkome for alle partar, både fagleg og ikkje minst sosialt.

Vegmeldar-ekspedisjon

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (FOTO)

Vegmeldarar frå aust og vest møttest til fagleg og sosialt samrøre då vaktentralen baud inn til synfaring langs nokre av dei smalare bitane av hovudvegnettet på Vestlandet nyleg. Medarbeidarar frå vegmeldingssentralen på Kjellerbru i Akershus hadde dradd i vesterveg for å møte kolleger ved Statens vegvesen Hordaland og NAF-sentralen i Bergen.

Det var med andre ord kjernen i den daglege vegtilstandsinformasjonen som

var ute på vegane, samstundes, og turen var difor lagt i god tid før dei første vinterlege hauststormane var i vente på fjellet.

Stamveg av det trange slaget

I samsvar med dei beste målstyringsprinsipp frå vegkontoret hadde vertskapet sett opp tre målsettingar med turen. Medarbeidarane frå flatlandet austpå skulle få læra kva det vil seia å vera vegfarande vestafjells, ein skulle utveksla erfaringar dei tre sentralane imellom, og ein skulle nytta høvet til å bli godt kjende med kvarandre.

Bussen var fylt til siste sete då selskapet sette kursen for Dale. Strossing av smale jernbanetunnelar hindra fylgjet i å ta anleggsvegen til Evanger, så det blei runden om Bergsdalen i staden. Etter

lunsj på Voss vegstasjon bar det nordover. Stamvegen til Oslo om Aurland skulle synfarast, med kolleger frå planavdelinga ved Sogn og Fjordane vegkontor som kjentfolk.

Etter ein langdryg ferjetur Gudvangen—Refsnes, bar det fjellvegen til Aurland. Der spanderte sogningane lunsj nummer to, og fortalde om den store vegdiskusjonen som har pågått det siste året der i fylket.

Deretter klatra bussen opp Lovisberget til Geiteryggen, og ein fekk ei viss kjensle med kva vilkår stamvegtrafikken har i vente når Gudvangen-tunnelen blir ferdig i 1991.

Ordskifte om vintermeldingar

Etter ein lang dags ferd over fjord og fjell, parkerte bussen i kveldinga fram-

Vegstasjonane må meir med i planarbeidet

AV GEIR BREKKE

— Vegstasjonane må bli betre informerte om nye planar frå vegkontoret. I dag må vi stort sett halda oss orienterte om planlegginga gjennom avisene. Når folk i distriktet vårt ringer for å få informasjon om aktuelle vegsaker, må vi ofte melda pass, seier oppsynsmann Åge Isdal ved Stord vegstasjon.

— Kva bør gjerast?

— Vi bør vera i stand til å gjera jobben vår overfor publikum. Som service-etat burde vi kunne rettleia folk om planar og anleggsdrift i vårt distrikt. Det burde vera sjølvsagt at alle planar også blir lagde ut til gjennomsyn på vegstasjonen, samstundes som stasjonspersonalet fekk ei orientering om planane før utlegginga.

Bør med i prosjektarbeidet

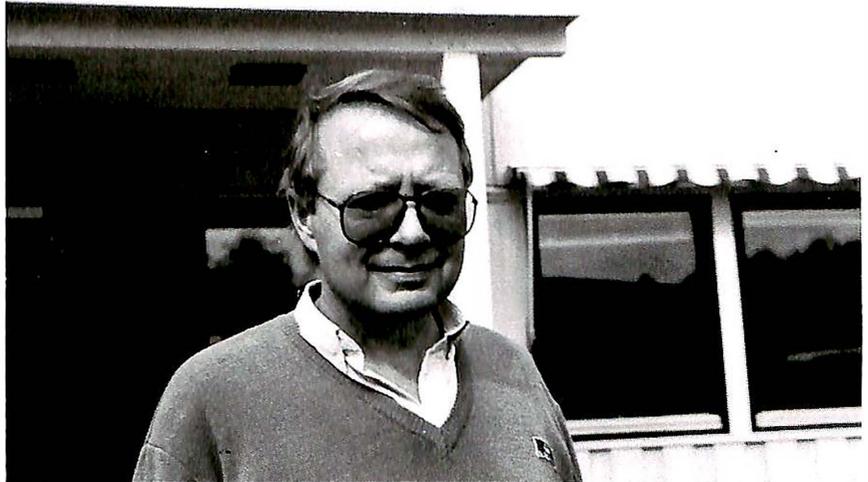
— Burde vedlikehaldet vore trekt meir med i planprosessen?

— Eg meiner det burde vore naturleg at dei som skal ta over ansvaret for vegen er med i planlegginga. Når det til dømes blir sett ned ei prosjekterings-

gruppe i samband med planlegginga av Trekantsambandet, tykkjer eg vegmeisteren i R4 burde vore med her, seier Isdal, som voner at vegstasjonen og personalet der blir brukt meir aktivt som medspelar i publikumskontakt og in-

— Vegstasjonane bør setjast i stand til betre å informera publikum, seier oppsynsmann Åge Isdal på Stord.

formasjon når den pågåande omorganiseringa av vegmeisterområda er gjennomført.



for hotelldøra på Gol, og det faglege samværet vart bytt ut med det sosiale.

Dagen derpå gjekk det ubønhørlig vidare vestover att, med avtalt stoggt på Halne, der Tor Rønhovde og Magne Heggland orienterte om vedlikehaldsarbeidet i sine område.

Det vart etter kvart ein livleg debatt om meldingstenesta vinterstid, ikkje minst for Hardangervidda. Medan vidda var kledd i haustdrakt utanfor, sat aust- og vestlendingar i prat om tilhøva på verste vinterstid. Det er vel slik at ein ikkje fullt ut skjønner kor snøgt tilhøva på vidda kan skifte før ein verkeleg har opplevd det sjølv. Veg i Vest sin utsende registrerte difor ein viss frustrasjon mellom hordalendingane når ein blir møtt med ønske austanfrå om meir langvarige førehandsvarsler for framkomstilhøva over fjellet vinterstid.

På same tid som aust meldar godvær kan stormkasta fylle vegen med tett pakka snø på vestsida av vidda. Det er difor viktig med styring og samordning av den informasjonen som når publikum. At det i tillegg til klare meldingar om stenging, kolonne eller fri ferdsel kan vera nyttig å supplera med ein vërrapport, er ei anna sak. Men lovnader om fri ferdsel over Hardangervidda vinterstid er det komplett uråd å gje, anten ein sit her eller der i meldingssystemet for vegenettet.

Det vart starta ein dialog mellom aust og vest på vidda denne dagen som sikkert vil halde fram. Representantane frå Kjellerbru hadde alt tinga seg plass på ein informasjonstur over vidda til vinteren.

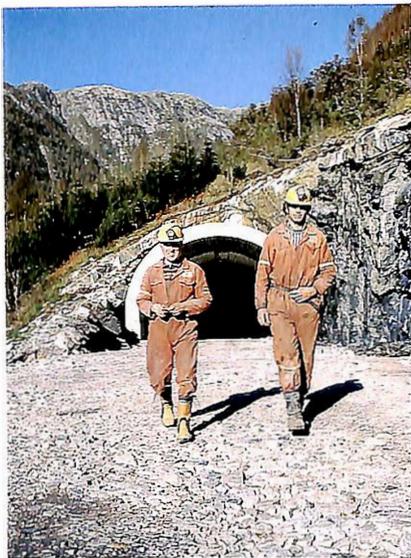
Så får vi vona at Statens vegvesen Hordaland kan skaffa dei fri ferdsel den dagen.

...frå side 7

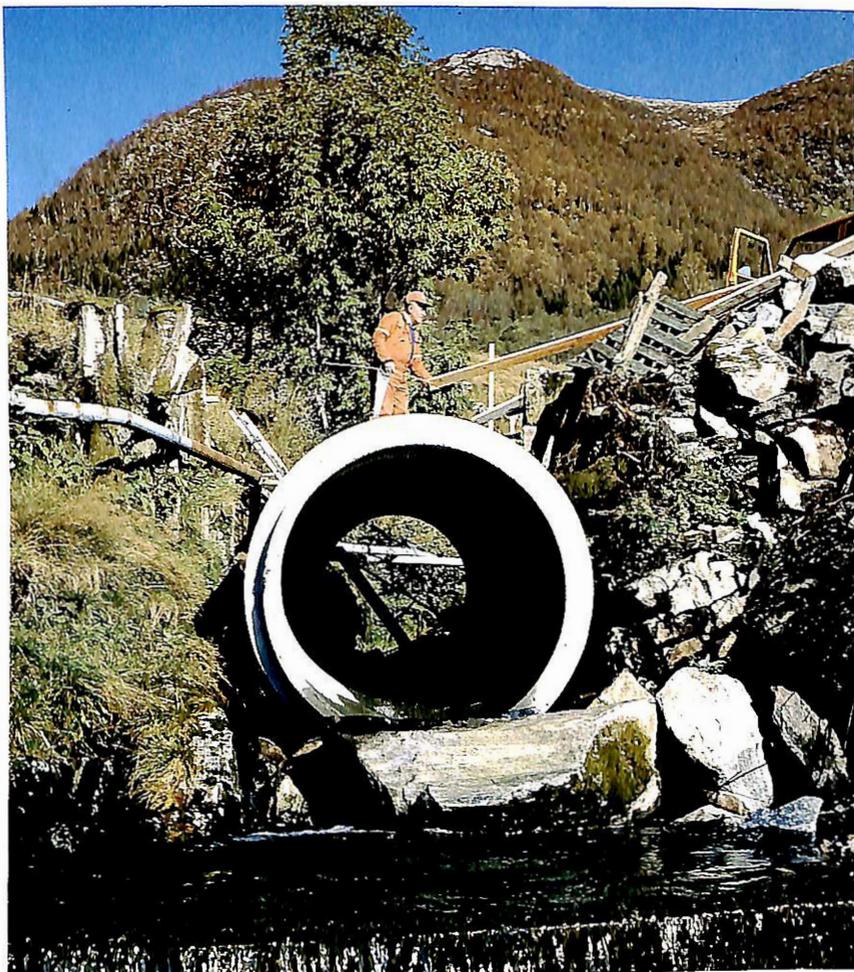
Kort og greitt

Skjønnsretten gjorde seg ferdig med saka på ein dag. Vestibylen i Røldal grendehus fungerte som rettssal. Etter innleingsforedraga drog retten på synfaring til eigedomen, etterfølget av den tradisjonelle matøkta. Deretter vart skjønnsretten sett for andre gong, med prosedyre og replikkveksling mellom partane. Ikkje minst viktig er dei meir uformelle samtalar partane sine prosessfullmektingar får høve til undervegs. Her ligg ofte nøkkelen til eit rimeleg kompromiss som bae partar «kan leva med». Under slike samtalar i dette skjønnet vart det såleis avklart at saksøkte sin sakfører trekte kravet om avsavnsrente frå Vegvesenet i byggjetida for det nye huset.

Vegvesenet bygger nye tilkomstvegar for ein del av gardane i Haugsvær. Her er det Henrik Kvamsdal som er i gang med forskalingsarbeid på det som skal bli ei ny bru.



Ferdig med tunnelarbeidet! Asbjørn Vågset (t.v.) og Terje Andvik har gjort sitt på Jernfjell- og Sandviktunnelane, og er klare for nye tak for tunnelseksjonen.



Innsjurt på snarveg til Sogn

AV GEIR BREKKE OG
ERLING GRØNSDAL (FOTO)

Trafikantane på Rv 14 — Kyststamvegen — kan notera ein ny liten milepæl, 1. desember i år, når snora blir kutta for den 4,4 km lange parsellen mellom Haugsvær i Masfjorden og Kringla i Gulen. Ein knapp kilometer av anlegget ligg i Sogn og Fjordane, men det er Statens vegvesen Hordaland som har bygt og skal halda ved like parsellen, med refusjonar frå grannefylket i nord.

Anleggsarbeidet tok til i august 1986. Gjennom heile 1987 pågjekk det driving

av den 2,3 km lange Jernfjelltunnelen mellom Vågset og Kringla, med gjennomsnittslage like før jul for snart to år sidan.

Vasslekkasjar og intensiv drift med pumper prega tunneldrivinga. Likevel kom dei 17 velrøynde tunnelarbeidarane opp i ei inndrift på 74,7 meter på det meste, eit etter måten godt resultat. Tunnelen har kosta 20.000 kroner meteren, og totalprisen er på 50 mill. kroner for tunnelen, som kryssar fylkesgrensa 800 meter før nordmunninga på Kringla.

Kortare ferjestrekning

Statens vegvesen Hordaland har forskottert sogningane sin del av tunnelkostnaden, 1,8 mill. kroner, med attendebetalning neste vegplanperiode. Totalkostnaden på heile parsellen er nærare 90 mill kroner.

Også i Sogn skjer det framsteg for tra-

fikantane langs Rv 14. I haust vert det farande veg mellom Instefjord og Oppedal, samstundes som ny ferjekai i Oppedal skal påemnast. Våren 1990 kan såleis ferjetrafikken innkortast med nytt samband Lavik—Oppedal, med 25 minuttsoverfart, mot 40 minutt i dagens rute til Brekke.

Frå geitesti til tungtrafikk

Opninga mellom Haugsvær og Kringla fører trafikantane eit stort steg nærare god stamveg mellom Bergen og Sogn. Snarvegen gjennom fjellet er ein av fleire som skal gjera turen nordaustover frå Knarvik kortare, og ikkje minst tryggare. Dagens riksvegstrekning mellom Haugsvær og fylkesgrensa er tilfredsstillande for geiteflokken som vandrar i grensetraktene mellom Furubotn og Kringla. Men for sjåførar har dette 12 km lange vegstykket vore eit evig mare-



ritt. Trafikken kjem ofte i konsentrert form, som eit resultat av ferjesambanda i nord og sør. Når sørgåande straum møter nordgåande trafikkstraum på parti av vegen der breidda er under 2,5 meter, seier det seg sjølv at det fort korkar seg til. Ikkje minst når turistane strøymar mot vest er det lurt å ha god tid og mykje tolmord for dei som skal ferdast Rv 14 mellom Haugsvær og Kringla.

Men no blir det betre, noko ikkje minst yrkestrafikken vil tena på. I dag må tungtrafikken køyra ytre veg om Leirvåg—Sløvåg og Rutledal—Rysjedalsvika for å koma seg til og frå Sognefylket. Statens vegvesen Hordaland har drive forsterkningsarbeid på dei attervarende dårlegaste parsellane mellom Haugsvær og Knarvik, slik at heile strekninga til fylkesgrensa no er godkjend for 10 tonns aksellast.

Arbeidet held fram

Det står att 1.350 meter før nyevegen er fullført gjennom heile Haugsvær. Restbiten skal gjerast ferdig i 1990. Men ein 200 meter lang parsell mellom tunnelane i Storurdal, vest for Vikanes i Lindås, blir venteleg lagt om til desember. Vedlikehaldet har dessutan bygt ei rekkje møteplassar som skal letta forbikøyring i Romarheimsdalen.

Ved Ostereidet skal det byggast nytt forretningssenter tett ved Rv 14, og eit nytt vegkryss blir her fullført neste år. I november/desember 1990 startar arbeidet med den 6—7 km lange parsellen Mundal—Eikanger, som er kostnadsrekna til 67 mill. kroner.

Den neste store tunnelen som skal gjera vegen til og frå Sogn endå kortare, er Matre—Storavatn. Planlagt byggestart her er seint i 1993.

Den 175 meter lange frittfram-brua på Vågset bind Jernfjell- og Sandviktunnelane saman. Arvid Reigstad (t.v.) og Ole Molland på «prøvetur».

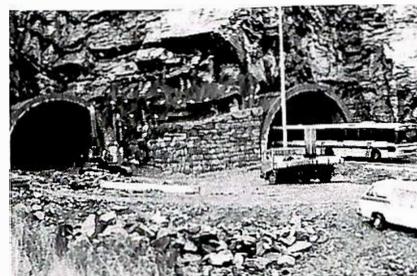
Innfelt:
Tre av dei som har hatt ansvaret for Haugsvær—Kringla. Frå venstre oppsynsmann Reidar Steinestø, distriktsleiar Trygve Bergo og anleggsleiar John Bjørge.



Den nye firefeltsvegen gjennom Midtbygda passerer rett øst for kjøpesenteret Arken. To felt blir tatt i bruk i november i år, mens fire felt kan kjøres ett år senere.

Fire felt til Hesthaugen neste sommer

— Trafikantene kan ta i bruk fire kjørefelt mellom Nygårdstangen og Hesthaugen til sommerferien neste år. Høsten 1990 tar vi i bruk hele den nye firefeltsvegen fram til Vågsbotn i Åsane, sier prosjektleder for nordre innfartsåre, Arild Hegrenæs til Veg i Vest. Det drives nå for fullt med sprenging av vestre løp av Glaskartunnelen, som skal tas i bruk som en del av den nye firefeltsvegen på nordre innfartsåre til Bergen.



Arbeidet med vestre løp av Glaskartunnelen er i full gang. Til sommeren blir det envegstrafikk i begge tubene.

AV GEIR BREKKE
(TEKST OG FOTO)

Egentlig lå det i kortene at firefeltsløsningen videre nordover fra Øvre Ervik måtte utstå til etter 1993. Men overføringer av investeringsmidler fra vestre til nordre innfartsåre har gitt en løsning som kommer trafikantene på nordre innfartsåre til gode, samtidig som det forutsettes at en skal holde framdriftsplanen for innfartsåren fra Bergen vest og Sotra, og ikke minst fra Askøy, når øya sommeren 1993 blir knyttet til fastlandet.

Full oppslutning

Vegsjef Josef Martinsen tok initiativet til omdisponeringen. Det var på et møte i fellesutvalget for Bergen kommune og Hordaland fylkeskommune, det såkalte Hilleutvalget, at vegsjefen reiste spørsmålet 27. juni i år. Her var det svært positive reaksjoner til forslaget, som ble fremmet for fylkets samferdselsstyre 23.

august. Et enstemmig samferdselsstyre sluttet seg til vegsjefen sitt forslag om omprioritering av midler i Bergen for å bedre trafikkforholdene på nordre innfartsåre. I vedtaket forutsetter samferdselsstyret at vestre innfartsåre blir bygd i samsvar med tidligere vedtak i fylkestinget, slik at ny veg fram til Gyldenpris blir ferdig til åpningen av Askøybrua.

Letter trafikkavviklingen

Det nye vegsystemet nord for Ervik vil



bli forbedret i tre etapper i år og neste år. Fire felt til Vågsbotn kan trafikantene se fram til høsten 1990. Allerede neste sommer kan fire felt tas i bruk fram til Hesthaugen. I første halvdel av november i år settes trafikk på den nye tofeltsvegen mellom Storbotn og Nyborg. Selv om Glaskartunnelen først blir tatt i bruk neste sommer, vil allerede åpningen av tofeltsvegen i år gi en vesentlig bedre avvikling av trafikken. I morgen- og ettermiddagsstrømmen er det ofte kø mellom Eidsvåg og Midtbygda. Prosjektleder Arild Hegrenæs tror at spart kjøretid etter åpningen i november i år vil kunne komme opp i 15 minutter i rushtiden.

Den nye veglinjen gjennom Stamskaret er 30 meter på den høyeste. To felt tas i bruk i første halvdel av november. Firefeltsvegen kan åpnes til sommeren 1990. Lokaltrafikken på tvers av Åsane vil da følge nåværende Rv 14, som skimtes lengst til høyre på bildet.



Rundt 50 representanter for kulturvernmyndighetene, landbruksetaten og andre offentlige etater var med på konferansen om vern av kulturlandskapet, som òg inkluderte en synfaring til Iyngheiene i Lindås.

Vegvesenet åpen for bedre kontakt

— Vegvesenet ønsker talsmenn for vern av kulturlandskapet velkommen på banen. Vi er interessert i en dialog med fylkeskonservatoren og andre representanter for kulturverninteressene. Problemet til nå har vært at vi altfor sent er blitt gjort kjent med de problemer våre vegplaner kan medføre for vern av kulturlandskapet. Fagmiljøene må bli flinkere til å komme tidlig ut med tilbakemelding på planer som Vegvesenet legger fram, sa Arild Eggen i et foredrag til et femtitalls fagfolk fra blant annet kulturvernsektoren og landbruksetaten på Vestlandet, under en konferanse om kulturlandskapsspørsmål i Osnylig.

Eggen inviterte til bedre samarbeid med fagfolk som skal ivareta miljøhensyn, landbruksinteresser og vern av kulturlandskapet. Det vil i praksis si blant annet fylkeskonservatoren, fylkesmannens

miljøvernavdeling, landbruksetaten, Historisk Museum og andre faggrupper ved Universitetet.

Eggen opplyste at Statens vegvesen har brukt flere titalls mill. kroner i planlegging til liten nytte, på grunn av mangelfull informasjon fra fagfolk på miljø-siden. Det har pågått 10—20 års planlegging uten at vi har hørt noe fra forvalterne av kulturlandskapet.

Veg lager landskap

Statens vegvesen Hordaland er en stor «kulturlandskaper», med et 3.500 km langt bånd gjennom terrenget i fylket, i form av riks- og fylkesveganlegg. Vi er den byggherre som det viser mest igjen av i landskapet. Vi bygger anlegg som vil vise for all framtid.

I takt med veksten i transportarbeidet er det blitt reist strengere krav til vegbyggherren. Veg-estetikk er blitt en del av faget. Vi holder oss til en god grunnregel om å legge vegen i overgangssoner mellom terrenntyper.

Bearbeidelsen av de inngrep som skjer i terrenget er viktig. Vi har delvis vært lite påpasselig med å rydde opp etter oss. I dag er Vegvesenet blitt flinkere til å sette i stand fyllinger og skråninger.

Ledelsen vår er engasjert i arbeidet med å påse at dette blir gjort skikkelig.

Mange interesser

Eggen nevnte videre materialvalg og byggemetoder som elementer i en god byggeskikk langs vegenettet. Gråsteinsmur lagt av våre fagfolk tar seg ofte pener ut enn betongmur, og kan bygges til samme pris.

Plansjefen la òg vekt på at Hordaland vegkontor, som det første i landet, har egen landskapsarkitekt.

Han understreket betydningen av en dialog om vern av kulturlandskapet. — Men vi må huske på at dette vil være én av mange særinteresser som melder seg med synspunkter på planene våre. Det er viktig at dere som fagfolk på vern av kulturlandskapsverdiene gir oss en klar indikasjon på hva som er viktigst å verne. Vi må som ansvarlige for vegplanleggingen foreta en prioritering mellom ulike interesser.

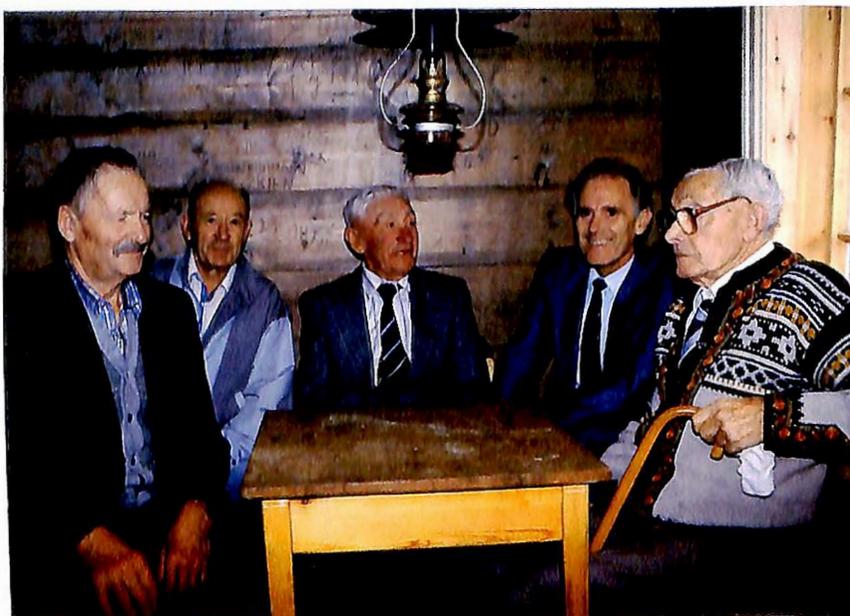
Det er viktig at vi møtes ved anledninger som dette, for å lære mer om hverandres fag, sa Eggen, som mente det burde tas initiativ til et innslag fra kulturvernmyndighetene på neste plansjefkonferanse for Statens vegvesen.



Nokre av maskinane ved
vegstasjonen i Røldal.
(Foto: Gøran Langedal).


**STATENS
VEGVESEN**
125 ÅR
 – for bedre transport

Historisk møte i
 Dyrskarsbrakka:
 F.h. Ola Hagen (96 1/2),
 vegsjef Josef Martinsen
 og videostjernene
 Nils Runnane (83),
 Ingvald Øvregård (71)
 og Nils Lien (77).
 (Foto: Terje Gilje).



Jubeldag I RØLDAL

I katolsk tid var det middelalderkyrkja som trekte pilgrimar til Røldal. Laurdag 19. september var det vegstasjonen sin mangslunne aktivitetar som lokka. Vegvesenet kan ikkje nett love evig lukke, men kan i alle fall love både smale og breie vegar — alt etter behov.

AV SVEIN-ERIK FJELD

Og interessa for vegstellet er stor — det tyder den store tilstrøyminga til arrangementet i Røldal på. Så godt som alle røldølar må ha vore innom vegstasjonen denne dagen. Folk valfarta til og med heilt frå både Eidfjord, Jondal og Åkrafjorden for å vere med på jubileumsfeiringa. Det er ikkje rart at det stundom var tilløp til trengsel.

På stasjonen kunne folk orientere seg om det utstyret Vegvesenet brukar for å løyse ulike oppgåver. Store og små maskinar var sirlig oppstilte, og verktøy og somme historiske godbitar var oversiktlig utstilte.

Biltilsynet og verne- og helsetenesta sine bussar var også blant dei innslaga som vekte interesse hos dei besøkande.

Barn i hopetal blei heiste 8 meter opp i lufta på arbeidsplattforma. Her var det mykje skrekkblanda fryd å sjå i oppstemte barneandlet.

Mange barn fekk også sitja bak rattet på ein av vegvesenbilane — med sjåførhuve på. Eit polaroidbilete blei tatt, og

heltane kunne stolt vise resultatet til mor og far: — Eg vil køyre sånn bil når eg blir stor!

På grandahuset like ved vegstasjonen var det utstillingar av ulike slag. Her kunne folk orientere seg m.a. om tilhøve i eldre tid, om planar for den vidare vegutbygginga i fylket, om Distriktslaboratoriet sine aktivitetar og om Vedlikehaldet sine oppgåver.

Informasjonstenesta sin nylaga video om røldølar sin innsats med å handmåke Dyrskarsvegen fri for snø, snurra og gjekk heile dagen. Det talrike publikummet såg ut til å like det dei såg.

To fullasta bussar frakta interesserte til den nyrestaurerte Dyrskarsbrakka. Den enno svært så vitale 96-åringen Ola Hagen var guide på turen. Han gledde seg over at brakka no endeleg er tatt vare på som eit vegmuseum.

Ut på dagen var det eit eige pensjonisttreff på grendahuset — under kyndig leiing av Jens Tveit Aga. I storsalen blei pensjonistane — saman med ei

rekke andre vegveseninteresserte — trakterte etter alle kunstens reglar. Vegsjef Martinsen helsa dei frammøtte, og veteranen Ola Hagen fortalde frå gamle dagar.

Og sjølv sagt var det fest etterpå, dvs. om kvelden. Gammaldans, betasuppe med tilhøyrande herlegdom avslutta ein svært så vellukka jubileumsdag i Røldal. Dei to entusiastiske drivfjørene bak tilstellinga, Arne Martin Botnen og Oddbjørn Lynghammer, hadde all grunn til å puste letta ut og gratulere kvarandre og kameratane sine på stasjonen med suksessen. Førebuingane — som hadde gått føre seg sidan før sommarferien — hadde ikkje vore bortkasta.

I ettertid seier Oddbjørn Lynghammer: — Folka ved vegstasjonen her i Røldal og ved aktuelle vegvesenkontor i Bergen var meir enn velvillige til å ta eit tak for å gjere arrangementet vårt så vellukka som det vart. Alle fortener stor takk for innsatsen!

Fortid og framtid i Gjervik

Jubileumsnemnda ved Gjervik vegstasjon hadde gjort eit stort arbeid med å finne fram til historiske godbitar frå vegarbeidsdrifta i Nordhordland, føre den siste av 125-årsmarkeringane til Statens vegvesen Hordaland. Gamle fakturaer og årsrekneskap for lokale veganlegg var artig lesnad for dei mange framømte. Også gamale reidskap frå Nordhordland var henta fram, som eit fint supplement til godbitane frå samlinga i Rådal. Og på toppen av det heile hadde ivrige nevar ved vegstasjonen bygd ein historisk vegstubb, med stabbesteinar og veghøvel av modell 1952, som vart høgtideleg avduka under jubileumsdagen.

AV GEIR BREKKE
(TEKST OG FOTO)

Med det var ikkje berre historiske innslag under den festlege samkoma i Gjervik. Både anlegg- og vedlikehaldsdrifta i Nordhordland hadde lagt ned mykje arbeid i ein skikkeleg presentasjon av seg sjølve. Såleis var alle tilsette fotografert i fullt arbeid, synt fram for alt folket i ein enkel, men velforma utstilling i verkstadhallen.

Nær framtid

Nordhordlendingane ser også framover i tida. Det har dei som kjent gjort både lenge og vel. I meir enn tjue år har folket i nord venta på Salhusbrua.

— No har det ikkje vore skrive eit kløyva ord om Salhusbrua det siste

kvartalet. Er de slutta å arbeide med saka på Vegkontoret?

Det var prosjektleiar Jan Olav Skogland som siterte ein av fleire nordhordlendingar som har meldt seg på tråden den siste tida. Det var såleis stor interesse for den orienteringa Skogland kunne servera under jubileumsdagen på Gjervik. Han gjekk grundig gjennom status for prosjektet, og kunne roa ned forsamlinga med at brua er på veg, sjølv om det skal halda hardt om bymann og stril kan køyra i juleselskap til kvarandre over flytebrua i 1993. Men noko større avvik i framdriftsplanen er det likevel ikkje grunn til å ottast.

Stor oppslutnad

Festdagen på Gjervik var delt i to. Dei første timane var for dei tilsette og pensjonistane. Det var ein gledeleg stor



Gamaldags vegarbeidsreidskap kan vera like spanande som moderne maskinar.

flokk som var samla utanfor vegstasjonen då vegmeister Tom Haugland kunne ynskja velkomen.

Seinare på dagen var det open dag for publikum elles, som her kunne henta mykje nyttig informasjon om Vegvesenet før og no. Og for ungene er slike dager på vegstasjonen eit paradiso. Alle maskinar skal utprøvast. Det same gjeld gamale reidskap som er rigga til. Ved Gjervik vegstasjon hadde dei også tenkt på førskuleborna, som hadde fått eige «teiknetelt» åttat gratis leige av trehjulsklar.

Her var det opplegg for ein vellukka dag for heile familien.

Dette må vi vel skipa til kvart år?



Prosjektleiar Jan Olav Skogland (t.v.) legg ut om Salhusbrua for to medarbeidarar frå BA, Leif Stang (i midten) og Eirik Hagesæter.



Toraderjentene imponerte med feiande musikk under 125-årsjubileet ved Gjervik vegstasjon.

AV GEIR BREKKE
(TEKST OG FOTO)

Ein lang kortesje med Vegvesenet sine køyrety vekte ikkje så liten oppsikt på Vossevangen, då vegstasjonen på Voss markerte 125-årsjubileet. Det lyste gult lang veg då kolonna rulla gjennom Vangsgata. Og vegstasjonen skein om kapp med haustsola, etter den grundigaste reingjeringa som har vore registrert i vossaveldet på minst ein mannsalder.



Maskin-kortesje på Voss

Kortesjen var vossingane åleine om. Elles baud programmet for dagen på ein del av det same som dei andre vegstasjonane i fylket satsa på i denne aktive jubileumshausten for Statens vegvesen Hordaland.

Smalfilm og vide perspektiv

Attføringsverkstaden var rydda for produksjonsutstyr i høve dagen, og fungerte framifrå i rolla som grandahus på Bømoen. Overing. Peter Jensen la ut om lovande planar for betre vegar til og frå

Voss i åra som kjem. Han serverte dessutan ein freistande porsjon Hardangerbru-vyar for eit interessert publikum.

Planavdelinga sin altmogleg-konsulent, Roar Østerbøe, styrde med utstilling og framsyning av ekstra smal film frå Stalheim.

Attåt all denne informasjonen vart det servert spekepølse, wienerbrød, kaffi, is og brus

Veteransamling

Pensjonistane frå vossadistriktet var sær-

skilt innbedne, og mange hadde funne vegen til Bømoen denne merkedagen, for å få ein drøs med gamle vener og kolleger. Praten gjekk livlig om arbeidsmåtar før og no, og her var alle dei store veganlegga i indre distrikt representert, med noverande eller pensjonerte vegtilsette.

Etter ein vellukka markering samla Vegvesenet sine tilsette i Voss-området seg til ein triveleg fest i eigenregi. Vel fortent, og vel blåst!



Jubileumsdagen ga høve til mange samtalar mellom pensjonistar og tilsette i det fine haustveret.



Også på kontoret var det ope hus. Nokre av gjestane hadde sett seg klare mål for kva maskin dei ville oppskjja på vegstasjonen.

TAKK FOR

avslaget

Ved eit 125-årsjubileum er det høve til å kasta eit blick på det som vi har lagt bak oss. Han gjekk ikkje så mange åra attende, Stord-ordførar Werner Hagerup, da han gratulerte Statens vegvesen Hordaland med åremålet under jubileumsfesten i kulturhuset. Han tok fatt i diskusjonen om plassering av ny ferjekai for sambanda til Bjoa og Valevåg, der Stord kommunestyre sa klårt ifrå om at Leirvik sentrum var rette staden, medan vegsjefen tviheldt på Skjærsholmane. Alle kjenner utfallet, og ordføraren retta ein varm takk til Josef Martinsen for at han sto fast på dette standpunktet den gongen. I ettertida ser politikarane klårt kva ulemper det ville ha medført å ha all trafikken på Rv. 14 gjennom Leirvik sentrum.

Men det var ikkje berre vegsjefen som fekk takk og ros under festmiddagen på Stord. Museumsstyrar Geir Paulsrud frå Vegdirektoratet hadde teke turen vestover av ein spesiell grunn. Norsk vegmuseum, som Paulsrud er leiar for, har ei påskjønningsgåve som blir tildelt personar eller institusjonar innan vegetaten som har gjort noko særskilt for å ta vare på tradisjonane.

Fjord, veg og fjell

Ingen var i tvil om kven dette kunne vera, som hadde utmerka seg til ein slik pris i Sunnhordland. Evigunge Finn Nitter, pensjonert ingeniør frå Vegvesenet, hausta taktfast applaus då han vart tildelt prisen av Paulsrud. I fjor ga avisa Sunnhordland ut boka hans om vegar, fjord og fjell i distriktet, ei levande fortelling om ulike emne frå vegarbeidsdrifta i vårt århundre.



Vegsjef Josef Martinsen fekk blomar av ordførar Werner Hagerup for å ha motsett seg kommunestyrevedtak om nytt ferjeleie på Stord. (Foto: Erling Grønsdal).

Elles føregjekk markeringa på to plassar samstundes på Stord. Vegstasjonen opna dørene for utstilling og informasjon. Biltilsynet heldt lyskontroll og ga gode råd til sjåførane.

Aktuelle orienteringar

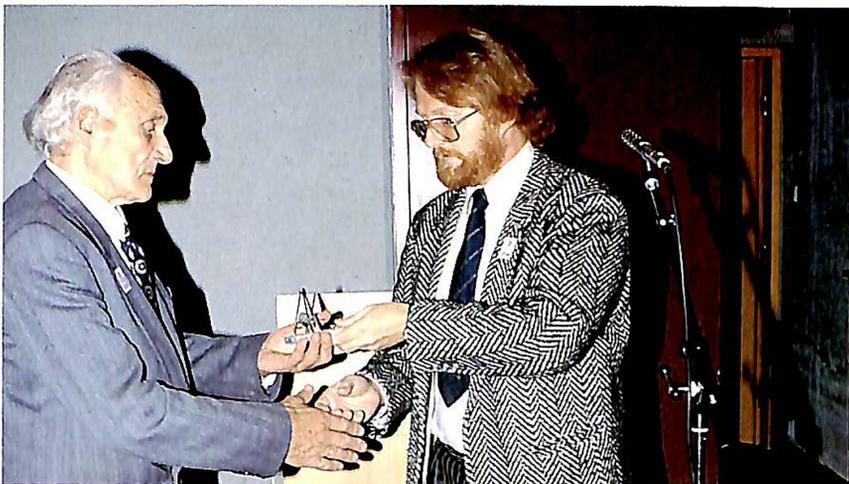
Vegvesenet hadde leigd lokale i kulturhuset for å ta imot alle gjestane frå heile distriktet. Pensjonistane var særskilt in-

viterte, men det var òg ope for publikum til fleire av programpostane.

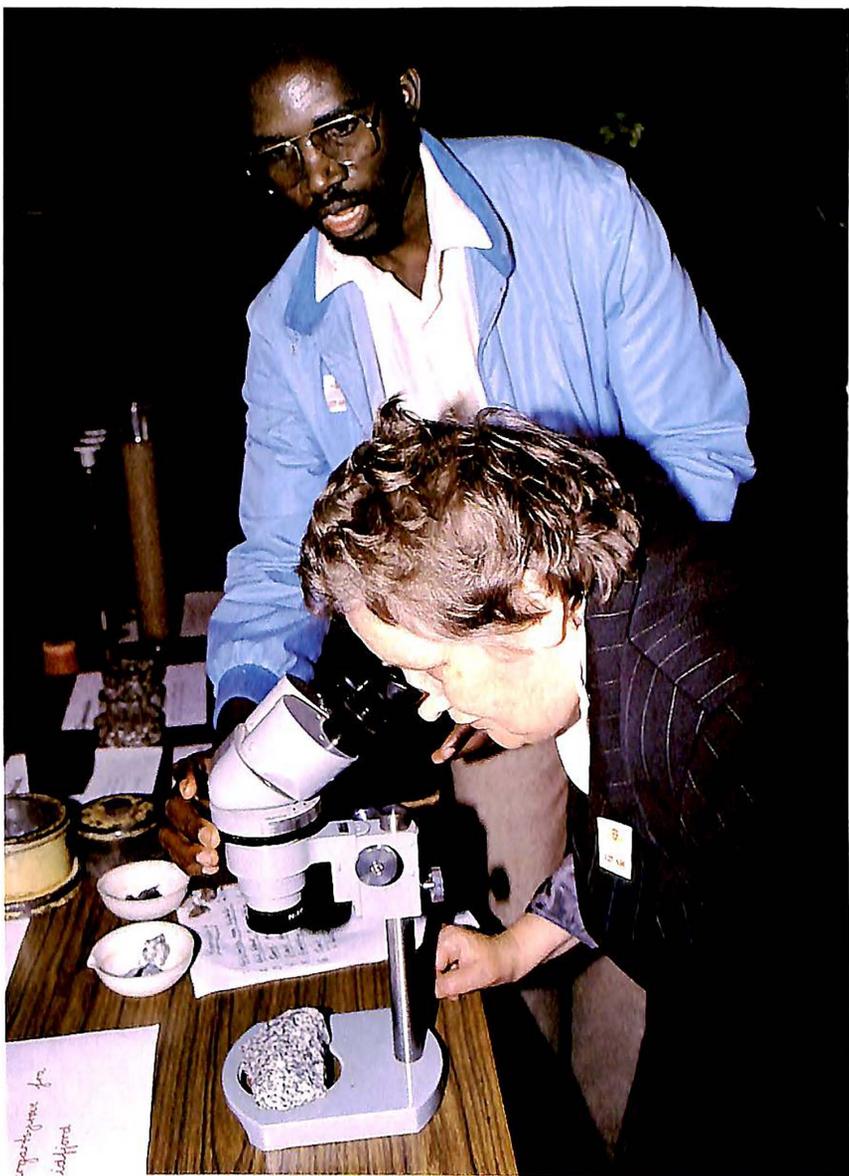
Kjell Hisdal orienterte om Trekantsambandet, Åkrafjordvegen og fastlandssamband til Halsnøy. Jan Olav Skogland fortalde om dei store bruprosjekta elles i fylket. Videospelaren gjekk jamnt og trutt på Stord kulturhus, og publikum kunne studera modellar av dei tre store bruprosjekta som for tida engasjerar Statens vegvesen Hordaland.

Museumsstyrar
Geir Paulsrud,
Vegdirektoratet,
delte ut heiderspris
til Finn Nitter
for arbeidet hans
med å ta vare på
vegarbeids-
tradisjonane.
(Foto: Erling
Grønsdal).


STATENS
VEGVESEN
125 ÅR
-- for bedre transport



– Is er veldig godt!
(Foto: Erling
Grønsdal).



Laboratoriet var
representert også på
Stord. «Jobs» Jabarteh
sto for instruksjonen.
(Foto: Erling
Grønsdal).

Vaktbikkjer for likestilling

Av Sølvi Melsbø Narum
og Erling Grønsdal (foto)

Den 16. august i år hadde vi første konstituerende møte i likestillingsutvalget ved Hordaland Vegkontor.

Det som ligger til grunn for å sette ned et likestillingsutvalg er det faktum av Vegdirektoratet har vedtatt en handlingsplan for likestilling i Statens Vegvesen. Det er en flott og ambisiøs handlingsplan, som krever at det blir arbeidet aktivt og bevisst på mange felt, hvis målene skal nås.

Full støtte fra lederne

Handlingsplanen har fått full tilslutning i ledermøtet, der det også er blitt vedtatt å sette ned vårt lokale likestillingsutvalg.

Vi har først og fremst fått en handlingsplan for likestilling i Statens Vegvesen:

- fordi fordelingen kvinne/mann innenfor en del stillingsgrupper ikke er tilfredsstillende,
- fordi etaten har behov for å gjøre seg nytte av kvinnenes kompetanse, i langt større grad enn i dag.

Derfor har handlingsplanen satt opp mål for å bidra til at Vegvesenet rekrutterer flere kvinner inn i tradisjonelt mannsdominerte yrker — og at allerede tilsatte kvinner blir sterkere representert innenfor stillingsgrupper hvor de i dag er underrepresentert.

Det haster

I 1989 skal kvinneandelen ved nytilsetninger i følgende stillingsgrupper være:

Vegarbeidere	10%
Oppsynet	10%
Tekniske stillinger	20%

Jeg har ikke klare tall for hvordan vi ligger an nå, ca. 2 mnd. før året er ute, men jeg har en følelse av at det haster...

Et annet mål i handlingsplanen gjelder for perioden 1989 til 1992 hvor det heter at kvinner skal tilsettes i minst 25% av de lederstillinger som blir ledige



Likestillingsutvalget ved Statens vegvesen Hordaland. Sittende fra venstre utvalgsleder Sølvi Melsbø Narum, Toril Smedsvik, Marit Hove og Tove Nissen-Solli. Stående Josef Martinsen og Åge Andersen. Smedsvik og Hove representerer de LO-organiserte, Melsbø Narum YS, Andersen AF og Martinsen og Nissen-Solli ledelsen.

Ansvarer for at disse målene blir nådd er lagt til Vegkontorets administrasjon. I praksis må vel det bli hver og en som er med i arbeidet med ansettelsaker. Spesielt de som vurderer søkerlister og kaller inn til konferanser må være seg dette ansvaret bevisst.

Overkvalifiserte menn

I stillingsannonsene har vi fått med at ved like kvalifikasjoner skal kvinner foretrekkes i de mannsdominerte stillingsgruppene. Dette høres jo bra ut, men vi må samtidig være bevisst på hvilke kvalifikasjoner som er tilstrekkelig for stillingen, slik at ikke kvinner, spesielt i tider med arbeidsledighet, blir utkonkurrert av overkvalifiserte menn.

Opplæring er også et felt som likestillingsutvalget vil engasjere seg i. Vegdirektoratet skal i høst arrangere et «kast deg frempå»-kurs for kvinner i Vegvesenet. Fordi bare én fra hvert fylke får

plass, vil vi arbeide med å få til et slikt kurs lokalt, evt. regionalt. Ellers er det foreslått i handlingsplanen at kvinner som gjennomfører kompetansegivende opplæring skal få støtte til dette. Vi vil prøve å motivere kvinner til å skaffe seg utdanning.

Ombud og utredning

Jeg ser på vår oppgave først og fremst som en vaktbikkjefunksjon. Dette innebærer bl.a. å være høringsorgan og ankeinstans i relevante saker. Altså et slags likestillingsombud. Men i tillegg til det vil vi også ha en utredningsfunksjon. Dette innebærer at vi vil ta initiativ til forskjellige utredninger og analyser som igjen kan være til hjelp for å nå våre mål.

Og som sagt, første fase i handlingsplanen er snart ute, og vi må ha en god forklaring i årsmeldingen dersom målet ikke er nådd.



Denne operasjonen inngår ikke i anleggsgaget, men førstehjelpkurs er en del av teoriopplæringen som kan komme godt med. Jarle Tjeldstø prøver ferdighetene sine, med Rune Kilen (bak til venstre) som kyndig instruktør.

Ungdom får opplæring i anleggsgag

AV SVEIN HOFF
(TEKST OG FOTO)

I juni måned fikk Vegkontoret melding fra de sentrale myndighetene at det er bevilget 2,5 mill. kroner til sysselsetting av ungdom mellom 18 og 20 år i seks måneder.

I motsetning til tidligere sysselsettings-tiltak er hovedmålet denne gang å gi ungdom opplæring i anleggsgag, slik at de skal stille sterkere på arbeidsmarkedet når tiltaket er slutt.

Mest praksis

Opplæringsform er 4/5 praktisk opplæring, under arbeid på veganlegg, og 1/5 teoriundervisning, som delvis skal være tilpasset det praktiske arbeidet.

I tillegg vil noe undervisning bli gitt ved at ungdommene selv må lese i utdelt materiell og løse hjemmeoppgaver, som vil bli tilsendt.

Ungdommene skal ha samme lønn som lærlinger under hele tiltaket.

De 18 ungdommene vi har tatt inn er nå fordelt på anlegg på Austrheim, Seim, Nordre innfartsåre, Bolstad og Røldal/Åkrafjorden.

Tiltaket startet i uke 36 med 5 dagers teorikurs på Ågotnes. Kurset omfattet bl.a. verne- og miljø, førstehjelp, og orientering om vegbyggingsfaget og en grunnleggende innføring i betong/for-skaling.

Ta godt imot dem!

Frå nå av skal anleggs- og arbeidsledelsen sørge for at ungdommene får både den praktiske og mesteparten av den

teoretiske opplæringen de er blitt fore-speilet. Dersom dette ikke lar seg gjøre, må anleggsledelsen ta kontakt med personalkontoret for å få hjelp.

Årsakene til at Vegvesenet har satsset så sterkt på dette tiltaket er:

- skaffe arbeidsledig ungdom midlertidig arbeid og bedre mulighetene deres for å få en fast stilling innen faget,
- motivere til videre skolegang innen fagområdet,
- skaffe Vegvesenet et godt rekrutteringsgrunnlag, når vi i vår skal velge ut lærlinger i Bygg og anleggsgaget.

Vi håper også at dette tiltaket vil bidra til å gi omverdenen et positivt bilde av Vegvesenet som arbeidsgiver og opplæringsetat. Det er derfor svært ønskelig at alle våre fast tilsatte tar imot ungdommene på en positiv måte og gjør sitt for at de får den opplæring som er forutsatt i opplegget.

MASSEKORSBÅND

RETURADRESSE:

Statens Vegvesen

Hordaland vegkontor

Postboks 3645

5033 Fyllingsdalen

NESTE NUMMER KJEM I DESEMBER

