



BEKYMRRINGSMELDING



Bekymringsmelding

Fv569 Dalseid-Eidslandet – 170 SVV NVP



Nokre stader er det framleis råd å oppdage (nesten) intakte detaljar frå gammalt rekkverk, men rustangrep og andre påverknader har ført til at trafikktryggleiken i beste fall er innbilt.



Dette er nok eit bilete som er meir representativt...

Vegstrekninga Dalseid-Eidsland ligg inne som statleg listeført (objekt 170) i Statens vegvesen sin landsverneplan med følgjande definisjon:

«Formålet med vernet er å bevare hele vegen/veganlegget. En veg omfatter hele vegkonstruksjonen med over- og underbygning inklusiv terrenginngrepet og konstruksjoner som bruer og tunneler. I vegkonstruksjonen inngår også skråninger, skjæringer, fyllinger, murer, grøfter, stikkrenner, tekniske bygninger mm. I tillegg kommer vegutstyr som rekkverk, skilting, veglys og annet vegrelatert utstyr. Hvilket vegutstyr som inngår i vernet, må defineres for hvert enkelt anlegg.»

Som fast brukar av vegen, vil eg leggje fram nokre påstandar:

- Vernestatusen blir brukt for å unngå utbetringar av vegen når det passar styresmaktene.
- Vernestatusen blir neglisjert når det passar styresmaktene.
- Vegen forfell i stort tempo på grunn av manglande vedlikehald.

Følgjene av denne politikken er at trafikktryggleiken på denne vegen allereie er uforsvarleg, og vert dårlegare og dårlegare for kvart år. Dei mange brukarane av vegen opplever avmakt når vegen korkje er gjenstand for utbetring, eller i det minste forsvarleg vedlikehald.

På dei følgjande sidene vil eg prøve å dokumentere desse påstandane. Det vil bli brukt ein del bilete for å illustrere situasjonen til fv569 i dag. Desse, og mange fleire bilete, vert no samla inn i ein lokal database. Dersom det i framtida skjer ulukke som kan knyttast til mangelfull utbetring eller mangelfullt vedlikehald på ulukkesstaden, så vil ein kunne bruke bileta til å peike på veigeigar sitt ansvar.

Denne «rapporten» kan sjåast som ei komprimert utgåve av postar som er lagt ut på facebookgruppa «5727 Stamnes» i løpet av det siste året. Gruppa har omlag 1000 medlemmer som har ei eller anna form for tilknytning til Stamnes, og som følgeleg er avhengig av å ferdast på fv569.

I denne omgang vil skrivet gå til: Hordaland fylkeskommune, Vegdirektoratet/Statens vegvesen, fylkespolitikarar, lokalpolitikarar og Riksantikvaren.

Torbjørn Rørvik
Einevegen 8
6854 Kaupanger

412 44 999
torbjorn@rorvik.info



Vegvesenet seier at entreprenøren ikkje har meldt om manglande stabbesteinar. Svært mange stader har stabbesteinane mangla i mange år, som her på partiet mellom Hesjedalsfossen og Kallandsklubben.



Her òg skulle ein tru at det var ein rimeleg sjanse for å oppdage at vegsikring i form av stabbesteinar manglar mange stader. Desse fire bileta er alle tekne nokre hundre meter vest for Stamnes skule, på ein strekning der mange born, unge og vaksne ferdast til fots dagleg. Det er freistande å minne om den gamle barnesongen: «Eitt steg hit og eitt steg dit...». Det er ein luksus som stamnesborna ikkje kan tillate seg her, då går det fort rett i fjorden.

Kantsikring:

Kantsikringa på Fv569 har opprinneleg vore gjennomført ved hjelp av staselege stabbesteinar. På særleg risikofylte strekningar er stabbesteinane opprinneleg bundne saman ved hjelp av jernkonstruksjonar.

Mange stader er stabbesteinane i dag borte. Dei har rast utfor vegen og har hamna i dei bratte urene, eller dei har trilla direkte i sjøen. Dette er ofte på dei farlegaste strekningane.

Også i nærleiken av Stamnes skule er mange stabbesteinar vekke. Dette er særleg urovekkjande sidan det her går skuleborn, heilt ned til første klasse, på ein veg som knapt nok er brei nok til ein bil, for ikkje snakke om bussar og lastebilar som ferdast her.

Sikringa som er gjort med å binde saman steinane for å forsterke kantsikringa, er å sjå på som ein vits i dag. Jernkonstruksjonen er så gjennomrusta at det i beste fall berre fungerer som falsk tryggleik.

I ein e-postkontakt med Svanhild Ringheim i Statens Vegvesen – Vegseksjon Voss og Hardanger i september 2018, skriv ho følgjande:

«Entreprenøren meldte i oktober 2014, ved oppstart av kontrakt, at rekkverket mellom stabbesteinane var gammalt og rusta, og at byggherren måtte vurdere å skifta dette. Den gongen fekk dei beskjed om å sikra alle spissar og endar, slik at det ikkje var trafikkarleg på nokon måte. Det vart ikkje meldt om manglande stabbesteinar.»

Ringheim skriv vidare: Eg er redd at stabbesteinane på fv. 569, fell mellom to stolar. Som Tine Eikehaug (i Statens Vegvesen – Planseksjonen) skriv i eposten til deg; «Som del av en landsverneplan er den et statlig listeført kulturminne. Det betyr at staten har et såkalt selvpålagt vern og ønske om å ta vare på vegen som kulturminne. Vanlig vedlikehold er ok, men endringer ut over dette skal derfor legges fram for Vegdirektoratet (Miljøavdelingen).»

Sju månader etter at vi dokumenterte at stabbesteinar har mangla i mange år, og at «rekkverket» mellom steinane er sundrusta og peikar i alle retningar, så har ingenting skjedd.

I Riksantikvaren si grunngjeving for vern (<https://kulturminnesok.no/>) er «vegutstyr som rekkverk» særskilt nemnd. Likevel er det på

nokre få korte strekningar laga nye betongrekkverk. Problemet med dette er at slike rekkverk gjer vegen smalare enn han er i dag. På nokre av dei mest utsette stadene er det ikkje plass for slikt rekkverk.

Bileta ovanfor er berre nokre få døme på stader der det manglar sikring mot fjorden. Me samlar no inn ein fotobase der me tek sikte på å dokumentere tilstanden på vegen til ei kvar tid.

Kven tek ansvar for at vegen i dag er utrygg for gåande og køyrande?



Entreprenøren har fått beskjed om å sikra alle spissar og endar på rekkverka mellom stabbesteinane. På dette punktet kan dei nok melde attende at oppdraget er utført...

... men slike reparasjonar har kort varigheit. Samme parti 28. mars 2019.



Slik ser vegsikringa ut der ein bil tippa over vegkanten 25. mars i år. Det er eit godt stykke att til 60 cm som Vegvesenet sjølv reknar som forsvarleg høgde på slike stader. Like ved sida av manglar kanten heilt.

Nokre stader har vegen støypekant!



Dei gamle, smidde stålstengene som bind saman stabbesteinane er kanskje blant detaljane som har vore med å gje fv 569 vernestatus. Per i dag fungerer dei dårleg, både som rekkverk og forsterking. Verneverdien er vel også tvilsam...



Det er mange år sidan denne muren byrja å rase ut i svingen ved avkøringa til Kallandsklubben. Dei to nederste steinane vart flytta vekk frå den kvite streken av tilfeldig forbispaserande i fjor sommar. Det er ikkje sikkert at det er gåande som først oppdagar dei neste steinane som trillar ut i vegbana.



Når køyretøya er omlag like breie som vegen, så er det lett å forstå at det er vanskeleg å svinge utanom slike skader på vegen. I dag er dette «reparert» med ein klase asfalt. For vanlege folk er det lett å skjønna at skadane ligg djupare enn på overflata når så mykje av det opphavlege vegdekket forvitrar.

Vedlikehald 1:

Vedlikehald av sjølvvegbana skal eg ikkje bruke mykje tid på. Dette er under all kritikk, men skil seg ikkje nemneverdig frå andre fylkesvegar på Vestlandet.

Nokre stader vert ein likevel forbausa over at ein ikkje stoggar eit forfall som i dag er trafikkfarleg og som etter kvart kan utvikla seg til svært trafikkfarlege situasjonar.

Ved avkøringa til den private vegen inn i Kallandsklubben har ein støttemur gjennom fleire år starta å rase inn mot vegbana.

Dei neste steinane som rasasar ut or muren, kjem til å trille inn i vegbana i ein uoversiktleg sving. Dersom dette skjer på eit uheldig tidspunkt, kan dette føre til ei trafikkulukke. Omfanget er uråd å seie nok om.

Også dette vart meldt inn til Vegvesenet for sju månader sidan utan at noko vøling/sikring så langt har funne stad. Denne muren er av nyare dato, og påverkar såleis ikkje verneverdien til fv 569. Brukar vegstyresmaktene likevel vernevedtaket til å sjå vekk frå trongen for vedlikehald?

Kven tek ansvar for at det ikkje skjer ei ulukke her?

Vedlikehald 2:

Nokre stader finn me skadar på Fv 569 som er større enn at ein kan vøle det med ein spade støyp eller ei bøtte med asfalt. Ein slik stad finn me i det batte berget ved Kallandsholmen/ Svartaberget.

I løpet av dei siste åra har den inste delen av den ekstremt smale vegbana byrja å synke fleire stader der det er drenering under vegen. Vegen ligg akkurat her på ein steinmur som kviler på ein stupbratt fjellvegg som endar i sjøen.

At vegen sig markant på dette området tyder kanskje på at dreneringssystemet har fått skader. Det ser me også i samband med store nedbørsmengder. Dreneringssystemet tek ikkje

unna vassmassene. Utviklinga av denne skaden tyder på at dette vert fortløpande verre. Då hjelper det lite med ein klatt med oljegrus, som er det einaste tiltaket som vert sett inn. Det er som å setje plaster på ein broten fot.

Mi frykt er at på eitt eller anna tidspunkt, kjem dette vegpartiet til å rase i fjorden på same måte som nabovegen fv 341 gjorde for nokre få år sidan. Konsekvensen vart langvarig stenging av vegen og store reparasjonskostnader i tillegg til dei menneskelege kostnadene til dei som bur der.

Medan me fryktar at dette skal skje, får me vone at denne gropa ikkje vert årsaka til ei trafikkulukke der det går hardt utover køyrande eller gåande.

Kven tek ansvar for det?



Den mektige kvelvebrua framfor Hesjedalsfossen er framleis eit imponerende syn frå sjøsida...



...frå fv 569 ser ein derimot at idyllen bokstaveleg talt slår sprekker. Det er mange år sidan at muren byrja å rase saman. No er også mange av dei lause steinane vekke. Truleg er dei kasta ned i ura nedom vegen. Andre stader er dei manglande steinane i muren erstatta av støyp (raud ring9! Skal ei freding av fv569 bli oppfatta som seriøs, så kan ein ikkje la forfallet starte her. Dette punktet er trass alt trekt ut som eit eige punkt i verneplanen. Litt respekt må ein ha for den snart 100 år gamle ingeniør- og anleggskunsten.

Vedlikehald 3:

Dette dømet på manglande vedlikehald går ikkje utover trafikktryggleiken, men er urovekkjande sidan det vitnar om manglande forståing for den framifrå ingeniørkunsten som låg til grunn då dette vegpartiet vart laga.

Den flotte brua av naturstein, med den flotte, verna fossen i bakgrunnen har i mange tiår vore stoppestad for turistbåtar som har vist fram det finaste av det finaste me har i dette området.

Går ein litt nærare inn på konstruksjonane så ser ein at ein ikkje er så nøye på korleis ein vøler skader som naturleg oppstår på slike anlegg.

Manglar det ein stein, i muren så vert den erstatta med ein spade sement. Manglar det fleire steinar, så nyttar ein ei bøtte med sement. Sakte men sikkert mister dette anlegget det særpreget som det har hatt. Respekten for den store ingeniør- og anleggskunsten er ikkje stor.

Det passar heller ikkje med ordlyden frå Riksantikvaren omkring «Dalseid-Eidslandet - 170 SVV NVP»:

«Ved vedlikehold og reparasjoner må samme teknikker i arbeidet og dimensjoner på utskiftbare deler benyttes som tidligere».



SVEVER: Et tre stoppet den tunge bilen fra å havne i Eidsfjorden. FOTO: 2211-TIPSER

Mens sjåføren klatrer ut, hviler bilen på et tre over fjorden

Mann i 20-årene slapp fra utforkjøringen uten fysiske skader.

Bergens Tidende 25. mars 2019

Ulukker:

Idag – akkurat når eg har starta arbeidet med denne «bekymringsmeldinga» om fv 569, kjem det inn meldingar om ei ny ulukke langs vegen. Denne gongen gjekk det utruleg nok bra med passasjerer. Men bileta syner tydeleg at det var på «hengande håret» at ikkje bil og førar hamna rett i fjorden.

Denne gongen skjedde ulukka på ein stad der dei gamle stabbesteinane var på plass, men dei var for låge til å hindre at bilen sklei utfor vegen og starta ferda mot den iskalde fjorden.

Ulukker langs denne 2 mil strekninga er ikkje noko nytt. Heller ikkje ulukker som har enda med dødsfall. Eg skal ikkje påstå at manglande sikring eller dårleg vedlikehald har direkte skuld i desse, eller at dette har ført til at ulukkene har fått større omfang.

No har me starta eit dokumenteringsarbeid som har til mål å kartleggje alle punkt på vegen der manglande sikring og dårleg vedlikehald kan føre til, eller påverke omfanget av ulukker. Då kan me i ettertid syte for at ansvarlege styresmakter må svare for seg.



Heldig frå utforkøyring

+ Ein mannleg bilfører i 20-åra kom uskadd frå ei dramatisk utforkøyring på Fv 569 ved Eidsfjorden tidleg måndag morgon. Vegen blir stengt grunna bilberging måndag kveld.

Vaksdalposten 25. mars 2019

Det var i 06-tida ein bil køyrde utfor Fv 569 mellom Hesjedalsfossen og skytebana i Litlevika. Bilen vart ståande nedom vegen, like over Eidsfjorden, og bilføraren klarte å opna bildøra og komma seg ut av bilen sjølv.

VP har snakka med bilføraren, som seier at han kom uskadd frå den dramatiske hendinga.

– Speilglatt

– Det var speilglatt i vegbana, og eg fekk sleng på bilen. Den klatra opp

på stabbesteinane og utfor. Då bilen stoppa fekk eg opna døra og klatra opp i vegbana igjen, fortel mannen.

Han legg ikkje skjul på at han var heldig som kom uskadd frå utforkøyringa.

– Eg hadde flaks, ja, ingen tvil om det. Det var vel berre nokre tre som stoppa bilen frå å hamna i fjorden.

Låge stabbesteinar

Han fortel at også andre bilar hadde problem med den glatte vegbana.

– Stabbesteinane på staden er svært låge, berre 20-30 centimeter høge, hadde det vore betre sikring hadde bilen kunne ha blitt stoppa før den for utfor. Men heldigvis gjekk dette bra, seier mannen.

Bilberging

Vegtrafikkentralen opplyser at Fv 569 vert stengt forbi staden der hendinga skjedde frå måndag klokka 18. Då skal bilen hentast opp att på vegen. Bilberginga reknar ein med vil ta ein til to timar.

18-åring døde i trafikkulykke

En mann omkom etter at personbilen han kjørte havnet i sjøen på riksvei 569 ved Trettenes i Vaksdal kommune. Ulykken skjedde i 0300-tiden natt til lørdag.

Bergensavisen 24. juni 2014

– Han døde i trafikkulykke på Rv 569 etter at bilen han kjørte havnet i Bolstadfjorden. Ulykken skjedde lørdag 21.06.14 cirka klokken 0300, opplyser de.

Begge desse ulykkene fekk fatal utgang mellom anna på grunn av at vegsikringa ikkje greidde å halde bilane på vegen. To unge liv gjekk tapt. Etter desse ulukkene har det komme opp ny vegsikring. Kva med å vera i førekant?

21-åring fra Stamnes omkom i ulykke



En 21 år gammel mann omkom i utforkjøringen på Kallestad søndag kveld. Foto: Mognre Solhaug, Vaksdalposten

Bergensavisen 30. august 2009



Bileta på dette oppslaget syner kva som skjer når fv 569 vert utsett for trafikk som han ikkje er dimensjonert for. Dette skjer med jamne mellom på grunn av vegstenging på E6.

— Der er ikke mange alternativer. Vi har fylkesvei 7 over Kvamskogen, og fylkesvei 569 over Modalen kan være en mulighet for noen, men på grunn av lave tunneler og smal vei, er ikke denne veien egnet for større kjøretøy, sier han.

Frode Lykkebø i Statens vegvesen til Bergens Tidende 3. august 2011.

Fylkesvegen som innimellom vert europaveg

Det skjer med jamne mellomrom at E16 vert stengd på strekninga Bergen-Voss. Då veit vi at mange trafikkantar vel å nytte fv569 som omkøyringsveg.

Då opplever fv569 å bli riksveg – ja, til og med europaveg. Sjølv om vegstyresmaktene seier at dette ikkje skal reknast som ein omkøyringsveg i slike tilfelle, så er det ikkje til hinder for at svært mange finn det formålstenleg å prøve seg denne vegen når dei andre omkøyringsvegane (Hardanger t.d.) er like lite eigna.

Fv569 har ikkje kapasitet til å ta unna fleire hundre bilar i timen i slike situasjonar. For at det ikkje skal stoppe heilt opp vert me stadig vitne til at det vert nytta møteplassar som absolutt ikkje er dimensjonerte for det. Når heller ikkje vegsikringa er til å lite på, kan dette lett føre til ulukker. Når ein veit at det meste av strekninga Dalseid-Eidsland har fjorden som næraste nabo, så kan ein tenkje seg kva som vert konsekvensen av at ein bil kjem for langt ut på vegskuldera.

Kvar gong det oppstår ein situasjon som gjer at fv 569 får ein ekstrem auke i trafikken på grunn av hendingar på E16 (ras eller ulukker), så verkar det som om det kjem overraskande på dei som styrer med slikt.

Finst det ein beredskapsplan som kan iverksetjast på kort varsel der ein styrer trafikken gjennom periodekøyring eller rett og slett silar vekk dei som ikkje har ærend på strekninga? I det minste bør ein luke vekk dei køyretøya som er så store at dei rett og slett vil stenge

all trafikk. Det har ikkje vore gjort i dei tilfella som eg kjenner til.

Kven kan ta ansvar for dette?



Det vert ikkje sjåande slik ut etter nokre få timar med kuldegrader. Køyrande og gåande har ikkje alternative ruter for å komme seg frå heim til skule, kyrkje og butikk. Dette er langt frå eit eingongstilfelle. Slikt fører til at folk kvir seg for å legge ut på ein offentleg veg.



For ein gongs skuld har sikringa hindra noko frå å gå utfor vegen. Her frå eit ras som gjekk i 2018 der ny murkant allereie var på plass.



Ras i april 2013.



Det verkar som om det kjem som ei overrasking at isen dett ned når det vert mildvêr. Dette er 200 meter frå Stamnes skule der skuleborna går til og frå. Andre stader er «vegvoaktaren» tilstades og løyser problema før dei oppstår.



Tre som vert hengande over vegen i lange periodar etter uvêr, er ikkje noko særskilt syn på fv 569.

Brukarane ber kostnadene og lokalsamfunnet stagnerer

Å oppleve at styresmaktene ikkje evnar å ta vare på ein veg som dei sjølv definerer som verneverdig gjev oss ei merkeleg kjensle. Både som skattebetalar og trafikkant. Sjølv er eg så heldig at eg kan unngå vegen i periodar då han av vêromsyn er ekstra risikoutsett. Det kan ikkje dei som brukar vegen kvar dag til arbeidsveg.

Dei kan heller ikkje lata vera å sende borna til fots, eller med buss, fram og tilbake til skulen.

Dette er for mange ein mental kostnad som me andre ikkje heilt greier å setje oss inn i.

Allereie no veit vi om tilfelle der familiar har valt å flytte frå området der dei har vakse opp og har arva eigedomar. På grunn av at livet på og ved fv 569 kan vera slitsamt.

Viss dette held fram vil ein om ikkje lenge oppleve at Stamnes-samfunnet ikkje lenger har den storleiken som gjer det levedyktig. Butikken er allereie under press. Det same er skulen. Viss presset vert større så vil både skulen og butikken bli borte frå godt. Då forsvinn også det levande Stamnes-samfunnet.

Tilstanden til fv 569 vil i så fall bera mykje av skulda for dette.

I framlegget til ny arealplan i Vaksdal kommune, var først denne ordlyden teken med:

«Ein vesentleg vekst i folketalet i dette området (Straume og Stamnes, Osterøy nord) mot 2030 er ikkje eit mål for kommande planperiode. Mykje av grunnen til det er at fylkesveg 569 er av ein slik standard at monaleg trafikkvekst her ikkje er heldig»

Dette er ikkje kjekk lesestoff for dei som har satsa framtida si i grendene langs fv 569.

I høyringsrunden rundt denne planen vart ordlyden endra til ein meir aktiv og positiv innstilling frå Vaksdal kommune si side:

«Den dårlege standarden på FV569 er ei hindring for mogeleg utvikling, difor må Kommunen vere pådrivar overfor fylkeskommunen for å få denne hindringa utbetra, slik at lokalsamfunnet framleis kan vere levedyktig og utvikle seg.»

Men om dette er gjennomførbart vert i stor grad opp til sentrale styresmakter...

Bileta ovanfor skisserer at fv569 til tider opplever harde åtak frå vêrgudane. Slik sett skil ikkje vegen seg mykje frå andre fylkesvegar. Men dette kjem i tillegg til at vegen frå før er dårleg og manglar dei sikringstiltaka som me i dag ventar av ein offentleg veg.



Vinnar på smal veg

For 75 år sidan var dette Noregs dyraste veg. Det vesle billaget som har overlevd i dette fortidsminnet, er ein liten sensasjon, det også.

Tekst: Kjersti Mjør Foto: Roar Christiansen



↑ **Held hjula i sving:** Bussjåfør Thomas Brekkuhus og Egil Kalland. MEB er ein av dei største arbeidsplassane i Vaksdal kommune.

← **Siste generasjon:** Først Jakob, så vekselvis Sveinung og Audun. Familien har styrt billaget på Eidsland sidan 1947, men Mo-epoken er over etter at Sveinung vart pensionist i mai.

←← **Ein om gongen:** Det flotte veganlegget var ein sensasjon då det opna, med 1400 meter tunnel og ein meterpris på 116 kroner. Men det var i 1939.

Som ei stor, kvit nål tråklar bussen seg gjennom fjordlandskapet. Forsvinn inn i det mørke holet i fjellveggen, dukkar like etter opp på vranga. Snor seg langs hårnålssvingane og forbi ein gjeng slitne stabbesteinar; ein buffer mot den mørke avgrunnen. På det høgste er det hundre stupbratte meter rett ned i Eidsfjorden.

I den krappe svingen kjem ein svart Volvo midt i mot. Alt stakkaren bak rattet kan gjere er å setje giret i revers og håpe det beste. Riket til Modalen-Eidslandet Billag AS (MEB) er så godt som fritt for gul stripe.

Dette er *hardcore* Vestlandet.

Bussjåfør Thomas Brekkuhus kjenner kvar spagettisving og tunnel som si eiga busslomme. Kvar dag er han på jobb i eit veghistorisk museum. Vegen mellom Eidsland og Stamnes er stort sett den same som dei første kollegaene hans kørde på i 1946. Det var det året bygdefolk skipa Eksingedalsruta L/L.

Sju år tidlegare hadde dei fått flunkande ny veg. Det hadde tatt nær 20 år å bygge vegen med 1400 meter tunnel, men han var verdt å vente på. Før var folk avhengige av båt over fjorden.

Det nye, handlaga veganlegget var ein sensasjon. «I morgen åpner Norges dyreste vei», skreiv Bergens Tidende på førstesida 20. oktober 1939. Prisen var 1,2 millionar, eller 116 kroner meteren.

For få år sidan måtte Riksantikvaren gi opp forsøket på å frede Rv 569 Dalseidet-Eidsland etter at lokal- og fylkespolitikarane sa nei. I dag er fortidsminnet framleis einaste tilkomstvegen til kommunesenteret i Vaksdal, og Modalen-Eidslandet Billag AS (MEB) er framleis livsnerven i desse bygdene.

Det minste rutebillaget i Hordaland er blitt ein liten sensasjon i seg sjølv.

MEB er det siste av dei gamle rutebillaga som er igjen i fylket. Dei andre bukka under i konkurransen, vart fusjonerte eller kjøpte opp. Billaget på Eidsland har klart å bite seg fast i stabbesteinane i snart 60 år, mot alle odds.

– Vi har alltid vore allsidige og tilpassingsdyktige, men det er ikkje nok. Du må *ville* det, seier disponent Sveinung Mo i MEB.

Det er Davids kamp mot Goliat. I 2008 konkurrerte vesle MEB mot Tide, landets nest største busselskap, og Veolia, eit multinasjonalt selskap som driv kollektivtrafikk over heile verda.

Anbudet gjaldt kontraktkøyring for Skysst i ruteområdet Modalen og Vaksdal dei neste sju åra. Av og til er du lykkeleg som liten. MEB vann.

– Skal du vere med, må du også kunne endra deg. Ofte må det skje fort, og det er kanskje lettare å snu seg rundt i ei lita bedrift. Når vi er einige, er det berre å køyre i gang. Det gjeld å

vere effektiv for å gi riktige prisar, og vi er fullt ut konkurransedyktige, seier Mo.

Utanfor den store betongklossen på Eidsland står bussar, lastebilar og ein einsleg drosje parkert. Her ligg hovudkvarteret til MEB, med garasjar, verkstad og administrasjon.

Sjefen sjølv er så å seie fødd i ein rutebil. Faren Jakob fekk jobb som disponert i Eksingedalsruta L/L i 1947, same år som Sveinung vart født. Den gongen låg både kontoret og garasjen på den travle dampskipskaia, og gutungen voks opp blant bussar og lastebilar. Å eige ein bil var noko stort på den tida.

– Dette vekke ei interesse for bilar og samferdsle som har følgt meg resten av livet, seier 66-åringen.

I 1976 kom tunnelen til Modalen, og året etter slo Eksingedalsruta og Modalen Billag seg saman. Då Jakob vart pensjonist i 1982, overtok sonen sjefstolen i Modalen-Eksingedalen Billag AS. Og då Sveinung ti år seinare reiste vidare i rutebilbransjen, først til BNR, så HSD og Tide, gjekk stafettspinnen vidare til broren Audun.

For seks år sidan kom Sveinung Mo tilbake til billaget i barndomsbygda. I fjor gjekk selskapet med 1,5 millionar kroner i overskot, og aksjonærane fekk fem prosent utbytte. Det er blitt høgst uvanleg i denne bransjen.

– Dei positive resultatane dei siste åra kan i stor grad tilskrivas den allsidige drifta med person- og godstransport, seier Mo.

Rutebilbransjen har vore gjennom store endringar dei siste tiåra: sal, oppkjøp, omstruktureringar. I Hordaland er ein flora av sjølvstendige billag blitt redusert til eitt dominerande selskap, Tide.

Den største endringa kom likevel i 2007 med vedtaket om å setje ut all kollektivtrafikk i Hordaland på anbud. Skyss vart oppretta for å tildele kontraktar etter konkurransar.

– Klart ein kan bli litt nostalgisk ved tanken på korleis bransjen var før i tida. Då var vi kollegaer med kvart vårt konsesjonsområde, i dag er vi konkurrentar. Men det hjelper lite å tenkje på kor fint det var før. Heile poenget er at du kjenner bransjen, har vilje og fleksibilitet, seier Mo.

– Kor viktig er lokalt eigarskap?

– Eg har alltid hatt ei oppfatning om at lokalt eigarskap tener distriktet. MEB er ein av dei største arbeidsplassane i Vaksdal kommune, og vi har folk på venteliste for å få jobbe hos oss.

Frå kontoret har sjefen utsikt til eit svart hol



i den steile bergveggen. Det er Høgabergtunnelen. Med sine 658 meter var dette Nord-Europas lengste vegtunnel då han stod ferdig i 1939. Like lenge har den smale, krokete tarmen i fjellet vore frykta av bilistar. Seinast i fjor haust sette ein lastebil seg fast inne i mørket.

Tunnelen er blitt ein propp i systemet. Han er rett og slett ikkje høg nok, og mange nye bussar og godsbilar må ta den ti kilometer dyre omvegen om Modalen. Ny tunnel er eit rettmessig krav, meiner Mo.

– Høgabergtunnelen er ei kolossal hindring for oss som driv med gods- og kollektivtrafikk her i distriktet. Tunnelen hemmar ikkje berre MEB i å utvikle seg, men set heile distriktet tilbake når det gjeld samferdsel, busetjing og næringsliv.

Det får bli disponertens avskjedstale. På tampen av mai vart siste generasjon Mo i billaget i Eksingedalen, pensjonist. Sveinung har fått jobben gjort. I fjor frakta billaget nær

Modalen-Eksingedalen Billag AS

- Transportselskap med totalt 34 køretøy.
- Har mellom anna 15 bussar, 10 laste- og godsvogner og 3 drosjar.
- Kring 30 årsverk.
- I 2013 hadde MEB eit driftsresultat på 7,9 %.
- Overskotet var vel 1,5 millionar kroner.

100.000 passasjerar på dei smale og rasutsette vegane i ruteområdet. Dei som sat på, var 100 prosent fornøgde, viser Skyss-analysane.

Med slike resultat er det nesten så det er fredingsverdig, billaget også.

kjersti.mjor@bt.no



↑ **Bussen skal fram:** Uansett vør og føre skulle billaget frakte folk, post og varer til bygdene i Eksingedalen. MEB brøyter og strør framleis Rv 569 om vinteren. FOTO: SVERRE MO

↖ **Ettermiddagsrush:** 10.-klassingen Benedicte Ringdal får dobbeltsetet for seg sjølv. Turid Nordheim (til v.) og Reidun Simmenes held kvarandre med selskap bak.

Landets lengste veitunnel i landets dyreste vei —

Ni tunneler på tilsammen 1350 meter på den 10 kilometer lange vei Stamnes—Eidsland. — En vei til 1,2 millioner kroner.

Sammenhengende veiforbindelse Eksingedalen — Stamnes — Straume i 1939.

I disse dagene er nesten slutt den 650 meter lange tunnel gjennom det såkalte Høgsberg i det nye veianlegget Stamnes—Eidsland. Tunnelen gjennom Høgsberg er utvilsomt den lengste veitunnelen i Norge, forteller lederen av veiarbeidet der inne, avdelingsingeniør Glambek.



De tre største partene — tunneltunnelen i veien innover langs Eidsfjorden.

Det er et vill og ulendt turrang å bygge i mot fjellveier som styrer utbrutt ned mot fjorden. Og Høgsberg-tunnelen har derfor også fått en rekke mindre søstre i sitt følge. Hit til er det kommet til seks av dem med en lengde fra 240 ned til 20 meter — tilsammen 660 meter. Men fremdeles gjenstår det å slå gjennom nok et par tunneler mellom Høgsberg og Eidsland; de får hver en lengde av henved 70 meter, og til sammenlagt blir det således 9 tunneler med en samlet lengde av om-

kring 1350 meter! Og det på et veistykke av omkring 10 kilometers lengde. Ingen skal undre sig over at veien blir dyr; den er også kostnadsregnet til ikke mindre enn 1,2 mill. kroner, og blir antagelig den dyreste veien i landet — pr. kilometer.

Arbeidet på veien Stamnes—Eidsland tok til i 1920, og idag gjenstår det å bygge omkring 600 meter vei nærmera Eidsland. Hertil kommer broen som må bygges over Eksingedalselven inne i Eidsland, den får to spenn, hvert på 35 meter. Og i løpet av 1939 venter en at veien Stamnes—Eidsland skal være ferdigbygget.

Denne parellen danner et ledd i den kommende veiforbindelse mellom Dale på Vosselbanen, over Daleid, med bro over Bolstadstrømmen ved Strømme, og Stamnes til Eidsland.

Den gamle veien fra Dale ned til Daleid er under omlegning, og av dette arbeidet gjenstår det idag omkring 1 kilometer, et arbeid som vil være undagjort i løpet av kommande år.

Veianlegget Dale—Daleid—Strømme er i det hele omkring 8 kilometer langt, og så sparsomt som bevilgningene flyter, er det uråd å si idag når dette anlegget vil være ferdig. En 70—80 meter lang bro skal også bygges over Bolstadstrømmen. Det her nevnte veianlegg blir påbegynt i 1934.

Det var i 1928 arbeidet på parellen Strømme—Stamnes tok til. Den har en lengde av omkring 4 kilometer og vil være ferdigbygget i løpet av 1936.

Av vårt referat fra et møte i Bruvik herredsstyre for kort tid siden vil en ha eett, at det blir vedtatt å ordne det slik at de arbeidene som arbeider for forskuddsmidler på veien Stamnes—Eidsland, skal arbeide parallelt med de andre veiarbeidene. Og for at det ikke skal bli for lang stans i dette veiarbeidet, vil det derfor bli gitt en ekstrabevilgning i likhet med ifjer.

Saken er den at mens anleggene Dale—Daleid—Strømme og Strømme—Stamnes er kommunale arbeider, så det statsbevilgning til anleg-

get Stamnes—Eidsland med 60,000 kroner årlig. Det er jo ikke meget, og det var for å skynde på arbeidet at Bruvik kommune for et par år siden bevilget å forskuddere 100,000 kroner til dette anlegget, fordelt på tre år. I 1936 og 1937 var tilskuddene i ansluete laget, men for året



Fra dalen Stamnes—Strømme ned Vik.

ann kommer vil tilskuddet altså bli noget større, slik at de som arbeider for forskuddsmidler kan være i virksomhet like lenge som anleggets øvrige arbeidere. Ved de tre anleggene tilsammen er det beskjeftiget 52 mann. Hertil kommer 8 mann i arbeid med utbedringen av veien og gjennom Eksingedalen.

Arbeidet med å føre denne veien videre op over dalen skrider jevnt og langsomt fremover, og veien er nå fort frem til Trufall, 4 kilometer ovenfor Nesheim og omkring 40 kilometer fra Eidsland. Arbeidet

fortsetter videre op over mot Galbrå, som er dette veianleggets endepunkt. Umulig er det ikke at veien en gang i tiden vil bli ført videre, over i Myrkedalen, i forbindelse med veien Voss—Gudvangen og veien Voss—Vik når og i fall den blir til virkelighet.



Eksingedalen har gjennom tidene vært til de mest avstengte dalfører ner på Vestlandet. Modalen er for så vidt fremdeles ikke likere stillet — uten veiforbindelse med omverdenen. All en måned før jul nu i vinter tok isen til å bli plagsom inne i Eidsfjorden, og det er ikke sjelden at det indre av fjorden sligvere i tre vintermåneder. Således ifjor. Eksingedalen og Eidsland er i denne tiden utstengt fra sin eneste forbindelse med utenverdenen — nemlig den sjøverts, og rutebåten må ekspederes ved iskanten ute i fjorden, som vist på et av våre bilder.

Om det kanskje vil gå noget lenger tid før den sammenhengende veiforbindelse mellom Dale og Eidsland er knyttet, vil det fremgå av det som ovenfor er fortalt at fra 1939 vil det i et hvert fall være sammenhengende vei mellom Eidsland og Strømme. Og når så langt kommer, vil bildet av rutebåten ved iskanten bli temmelig sjelden, om det ikke helt kommer til å gå over i historien. Med bil vil eksingedalingene kunne nå frem til stoppesteder lenger ute i fjorden, og med motorbåt vil de fra Strømme på 20 minutter nå inn til Daleid, hvor Vosseløpet nu stopper. Eksingedalen vil med andre ord rykke nærmere byen.

Imorgen åpnes Norges dyreste vei — vei fra Stamnes til Eidsland.



Eidsland bro.

DEN HAR KOSTET 1,220.000 KRONER
eller 116 kroner pr. meter.

FJORTEN HUNDRE METER TUNNEL PÅ VEL TI KILOMETER OG EUROPAS LENGSTE VEITUNNEL

En festdag for Eksingedalen og distriktene omkring.

Indre nordhordlanes «Hamra» har forlatt Nofjorden og støvner utover den blanke flaten der luftens farveprakt denne klare dagen ikke trer mindre tydelig frem nede i dybet enn den gjør det opetter lens på begge sider av fjorden.

Vi ekspederer Gammesvik på Ostemyra og møter knuten mot Eidsfjorden, hvis manning så vidt lar sig skjone nøle i øst.

En stund etter runder vi snøtt og serer Eidsland inne i busnen av fjorden. Det er ikke et drig i luften utenom det skjøte fart ier av forvænnen. Og likevel, foran oss er det grunnveig som, om en lett krasning lar brutt det blanke speilet og lagt en grålig tønn over det hele. Der er et øyabudrag, og ikke lenge efter har vi forskjøringen! Det er lens som alt har tatt til å sørgs sig på Eidsfjorden. Skjønt vi enda er med i skjøtt og dagen er på sitt høieste.

Om bord i «Hamra» kan de fortelle at lens enkelte år kan legge sig all i november måned og bli liggende helt frem til påsketiden. Den lens vi møter idag blir vel neppe liggende for vinteren, men like desto mindre er den halve vinteren 1932 og igjen som klignes smakk over fjorden, der den knuses frem i lungen på «Hamra». Vær skig har nok rakkert ta en dyrt som modfærne såkallede større påkjøring som den smutter iok innover fjorden idag. Men det har også innli at det helt har måttet oppi et hvort farnet på å finansiere sig innover. Og under slike vanskeligheter er det at ekspedisjonen av rutebåten har lens ble forlagt til iskanten ute i fjorden, mens bønder og handelsmenn kjørte fra og til land. Så fremt da lens har sig kjøre. Frykter en for snøtt, er det vanlig at en kan se faller med en stang prøve sig frem iover fjorden, for best og alene får følge efter.

Nu blir det vei.

Det er slike erindringer som får de gode eksingedalinge til å se med særlig venskap sine på den god, brutte stiepen som skjærer sig inn i fjellet langs det vestre landet innover mot Eidsland. Det er veiparellen Stamnes—Eidsland som dan-

Fortsettelse side 12.

Omtale i Bergens Tidende 6. desember 1937. Her får ein tydeleg eit inntrykk av kor mykje det offentlege satsa på å bygge denne vegen.

Omtale i Bergens Tidende 20. oktober 1939, to dagar før den høgtidelege opninga av vegprosjektet. Avisartikkelen held frm på neste side.

Norges dyreste vei —

(Fortsatt fra side 1.)

mer et ledd av den kommende vei- forbindelse mellom Dale og Vass- hollen og Eksingedalen.

Fra Dale ned til Dalseid fører det en eldre vei som er under omlegging. På plassen Dalseid—Straume er et mindre arbeidslag i sving ved Dalseid. Parallell Stråms—Stammes et ferdigbygget, den er 4 kilometer lang og har kostet omkring 400.000 kroner. Det gjentar fremdeles en del grunnarbeid på denne parallellen, men allem vil den bli åpnet for almindelig trafikk førstkommende lørdag samtidig med den II og en halv kilometer lange parallellen Stammes—Eidsland. Fra Eidsland er det vei omkring 40 kilometer op gjennom Eksingedalen.

Et vanskelig veinlegg.

Stammes—Eidsland danner et av de vanskeligste og mest interessante veinlegg i vårt land, og når særlig økonomiselskaps bilene denne nye vei- forbindelse med den største tilfredshet er det selvsagt fordi at bildet av rute- baten som vinters dag ekspederer ved kanten i Eidsfjorden fra kommunale vintre vil tilhøre sagnen. Stammes- bella ligger nemlig lafritt til vinteren gjennom, og med en ruteforbindelse hit ut vil folket i Eidsland og opp i dalen kvit rundt ha en regelmessig forbindelse med omverdenen. Ikke bare med rutebaten gjennom Sortfjorden. Med motorbåt fra Straume kan en idag på tre kvarters tid på inn til Dalseid der Vassetoget stopper. Og på få timer kan en fra øverste Eksingedalen nå helt frem til Bergen. En vil forstå hvad dette betyr når en hører at Eidsland vinteren gjennom ikke har stort mer enn et par-tre ukentlige dampskipssnø og det attpå til, som det var, med ekspedering av rute- baten ved kanten.

Allerede til velsignelse.

Allt nu har den nye vei- forbindelse vist sig å være til velsignelse. En mann opp i dalen var hårdt angrepet av blindtarmbetennelse, det gjaldt om timer å få ham på hospitalet om hans liv skulde reddes. Med bil og motor- båt blev han i største hast ført til Dalseid hvor hurtigtoget satte fra for anledningen stoppet. Da den syke nådde hospitalet i Bergen var det all gått hull på blindtarmen, men hans liv blev reddet — i aller siste liten. Hans skjebne vilde ikke vært tvilsom uten denne nye vei.

Det har ofte vært sagt at det går sakt med vei- byggingen her på Vest- landet, og vist er det at bevilgningene kunde ha flytt raskligere. Men når en har for sig det uhyre vanskelige lær- roeg våre ingeniører og veiarbeidere ofte har å kjempe med og de store summene som går med, kan en likevel ikke la være å berønde det som til tross for alt blir oppnådd i et vidstrakt og relativt fattig land som vårt med sine mindre som tre millioner innby- gere.

Norges relativt dyreste vei.

Som nu denne vei Stammes— Eidsland som med god grunn er blitt kalt Norges relativt dyreste vei. Vi herav den bratte strepen som skjærer sig innover langs fjorden. Disse strukturene markerer en rekke tunneler i den nye vei. Terrenget er almindelig ujevnt med en rekke stupraste styrtninger ned mot fjor- den, til sine steder op til 800 meter høi.

— Under sprengningsarbeidet alle

steder har vi vært nødt til å bolte oss frem som andre tindebestigere, og det har sandelig ikke vært lett i all slags vær, sier veiovermannn N o n - a a s som i Bergens Tidende møtte i Eidsland. Flere steder mellom tunnel- ene kan en derfor også idag finne fjellkjøringer som er op imot 40 me- ter høie. Så høit har en vært nødt til å sprengt ut bare for å åpne en vei- bredde av 3,5 meter!



Dyrt tunnel.

En tur langs veien.

En tur langs den nye vei gir et lærende inntrykk av de vanskelighetene en har hatt å kjempe med under arbeidet. Vi passerer Eidsland bro, en hel betongbro som med sine tre spenn har en samlet lengde av omkring 70 meter.

Vi går gjennom de to tunnelene ved Aasen, hvorav den ene gjerne går under navn av Øst tunnel. De er henholdsvis 100 og 85 meter lange og gjennom den siste har en et morsomt billet av Eidsland kirke midt i tunnel- åpningen mot sør. I den umiddelbare nærhet lærer en å kjenne hvad et støttemur er for noget innen veilø- sene terminologi. Det mæktige fjell som henger truende utover en og dannes en såkalt «halvtunnel» er støttet av med en kjempeste av armert betong. Den er 1 x 2 meter i tverrsnitt, er over 8 meter høi og måler 17 kubikkmeter.

Den neste tunnelen vi kommer inn i, er den gjennom Høgberg. Med sine 658 meters lengde plus 20 meter halv- tunnel, er den landets lengste veitun- nel, om den ikke også er den lengste i Europa. Til arbeidet på denne tun- nelen er medgått sprengstoff for 40.000 kroner! Merket er det i den lange tunnelen, lyset siver bare spar- somt inn gjennom de ni gullene som åpne sig til kirkevinduer ut mot fjor- den. En spør sig selv uviljelig om ikke Høgberg og de andre lengers tunnelene vil bli elektrisk oplyst, men etter det en hører har det vistnok enda lengere utsikter med det. Det finnes ingen offentlig kraftstasjon på disse kantene. En del operatører på Eidsland får lys fra fabriken på øe- det, men opp i Eksingedalen er det planer om å bygge et bygdkraftverk. Vannkraft er det nok av, og utvilsomt vil den med tiden i form av lys også kunne veimanelens våre til gode. Inntil videre får bliene holde sine egne lys lede under gjennomfarten.

Lenger nie passerer vi de to tunnel- ene ved Eiktonnest, de er 105 og 60 meter lange, videre den 85 meter lan- ge tunnel ved Hakktonnest og de to veitunnelene ved Siljevret som er henholdsvis 16 og 242 meter lange. Nærmere Stammes passerer vi den

ste på denne strekningen. Skyg- bergtunnelen tunnel som er 33 meter lang.

Den samlede lengde av de 9 tun- nelen er således over 1400 meter, det vil si de utgjør omkring 13,4 prosent av veilengden mellom Eidsland og Stammes som er 10.430 meter.

Den første parallellen av denne vei, Stammes—Høgberget (6454 meter) blev avlevert til fylket i 1931. Resten, Høgberget—Eidsland (3976 meter) blir avlevert lørdag. Vei- bredden var- erer mellom 3 og 3,75 meter med moto- plasser fra 5 til 5,25 meters bredde.

Utensom Eidsland bro må nevnes nok en større bro, den over Høgberget- fossen. Det er en hvelvbro med 10 meter lysåpning og den virker usædvanlig massiv og sterk. Innet ras, hvor kraf- tig det enn måtte være, skal få has på den. For å hindre vannspruten over veien har en flyttet Høgbergetfossen opprinnelige løp. På toppen av fossen, 80 meter over veilegget, er det sprengt ut en tappeløp som er om- kring 40 meter lang og leder vannet bort i et annet løp. Samtidig er det gamle løpet åpnet med en dam- mur. Dette reguleringsarbeidet har kostet 11.000 kroner. Ellers er det i vei- ren tre mindre broer med omkring 4 me- ters lysåpning.

Kostnaden 1,2 millioner kroner.

En vil lett forstå at dette vei- bygget har kostet mange penger. Kostnadene utgjør 1,229.000 kroner og måtaten 116 kroner pr. løpende meter vei. Ar- beidet blev påbegynt i august 1926 og har siden den gangen vært drevet kontinuerlig praktisk talt hele tiden. Anleggssjefen, ingeniør Ingolf G l a m b e k, har vært knyttet til an- legget helt siden begynnelsen, og vår- cicerone, overmannn N o n n a a, si- den 1926. Han gir arbeiderne på vei- bygget den største tom for deres dyk- tighet og djerfhet og det mot som ofte trengtes under det farefulle arbeid. De skal ikke glemmes nu da den nye vei- vei blir åpnet for trafikk.

På den 4 kilometer lange strek- ningen Stammes—Straume, hvor arbeidet ikke har bodd mindre vanskeligheter enn inn i Eidsfjorden, passerer vi Parriatunnelen som er 70 meter lang, en 60 meter lang tunnel gjennom Vi- kaberg og en 90 meters halvtunnel, og en 70 meter lang heltunnel gjenn- om Vårseet.

Hvordan er det så med den forbin- delsen som fremdeles mangler mellom Straume og Dalseid?

Over den 20 meter brede Enstad- straumen må det bygges bro ved Straume. Det foreligger i så hense- ende to alternativer, vippebro eller kabelbro som i tilfelle må legges så høit over strømmen at manefartøier kan passere under. Broprosjektet er for øvrig enda ikke tilstrekkelig utre- det og beror for tiden hos veidirek- ten eller i departementet.

Når fylkesmannen i Hordaland og de øvrige innbuds lørdag kommer til Straume, vil floggen hita dem vel- kommen og saluttakadene vil smalle mellom fjellveggene. Det samme vil gjenta sig andre steder innover langs fjorden. Vest Eidsland bro, hvor en arbeidet tenkes reist, vil den nye vei- bli høitidelig åpnet, og senere blir det en festlig tilstelning på gården Eike- mo, et stykke opp i dalen. Det vil bli en festens dag for bygden. Forløpente- lig vil også været holde sig. Idag, on- dag, da disse linjene skrives, er det strålende blev himmel her vans med 4 graders kulda.



Høgbergertunnelen ved Eidsland vart opna i 1939. Den 639 meter lange tunnelen er 3 meter brei, 3,4 meter høg og har mange svingar. Her er det for det meste uråd for bilar å passere kvarandre. Det vert difor mykje rygging i stummande mørkre – viss ikkje ein er så heldig at ein er i nærleiken av dei naturlege lyssjaktene. Verneverdig? Ja, så absolutt, men langt frå brukande til dagens trafikk.

Fylkesrådmannen i Hordaland sitt innspel til Handlingsprogram 2013-17, som eit vedlegg til Regional transportplan Hordaland 2013-2024. :

«Fv 569 mellom Dalseid og Eidslandet har sær s låg standard. Vegen har vernestatus og det gjer det vanskeleg å ruste opp dagens veg til akseptabel standard. Vaksdal kommune ønskjer opprustning av vegen og ny Høgbergertunnel. Det føreligg ein eldre reguleringsplan for tunnelen, men denne må oppdaterast. Det føreligg plan for min- dre utbetringstiltak på strekninga, med oppstart i 2012. Tiltaket ligg på det øvrige fylkesvegnettet.»

Berre smakebitar

Denne «rapporten» gjev berre nokre få døme på tilstanden til fv 569. Det er mykje meir som burde vore kartlagd på den to mil lange strekninga. Mellom anna at det er fleire kilometer av vegen som ikkje er i nærleiken av god sikring der ei utforkøyring anten endar i sjøen eller i bratte urar. Ingen av oss drøymmer om at me nokon gong skal få gul midtstripe på fv 569, men me drøymmer at me sjølv, borna våre og borneborna skal kjenne oss trygge på denne strekninga.

Under utarbeidinga av denne «rapporten», så har eg støytt på mykje som har overraska meg. Det mest påfallande har vore mangelen på kunnskap om vernestatusen som gjeld fv 569. Både hjå Riksantikvaren og hjå miljøavdelinga i Vegdirektoratet var dei ganske opne om at det manglar kunnskap om kva som er verna, og kvifor.

Då er det positivt at det raskt kjem signal frå Vegdirektoratet om at det skal haldast synfaring og registrering på denne vegen til sommaren. Håpet er at ein greier å samle representantar frå mange ulike grupper til denne synfaringa: Riksantikvaren, Vegdirektoratet, lokalt vegvesen, entreprenør (Presis vegdrift), Hordaland fylkeskommune, fylkespolitikarar, lokalpolitikarar, Modalen og Eksingedalen Bilag som har denne vegen som arbeidsplass og ikkje minst brukarar av vegen.

Me vert ofte møtt med at tilstanden på denne vegen ikkje er i ei særklasse. Viss det er rett at vegen, med dei tydelege manglane på elementær tryggleik er det

beste me kan forvente oss, så ventar me at dei som sit med nøkkelen til ei løysing står med rak rygg og forklarar det for oss. At dei fortel oss ansikt til ansikt at storsamfunnet ikkje har råd til å gje oss ein tryggare veg. Slik vegen er no, så veit me at nokon snart vil mista eit barn, eit barnebarn eller eit anna kjært familiemedlem. Det kunne skjedd 25. mars i år, men då var det rein flaks som berga den unge føraren. Neste gong er me kanskje ikkje så heldige.

Inntil storsamfunnet står framfor oss og forklarar at dette er det me har krav på, så vonar me i det lengste at manglande kunnskap og dårleg kommunikasjon mellom ulike aktørar har skulda.

Når det gjeld trafikktryggleik, så høyrer me ofte om null-visjonen. Ingen liv skal gå tapt i trafikken. Det vert løyvd store midlar til ulike sikringstiltak. Så langt har me stort sett opplevd at sikringstiltaka vert sett inn etter ulukker, ikkje i forkant. Me vonar dette vil endre seg.

I starten av dette skrivet hevdar eg at vernestatusen blir brukt for å unngå utbetringar av vegen når det passar styresmaktene. Viss det er rett så ber eg om at vernestatusen vert endra i kjølvatnet av synfaringa/registreringa i sommar. Kanskje kan ein verne ein liten del av vegen som representerer den gamle ingeniørkunsten og byggeteknikken på ein god måte. Resten av den to mil lange vegen kan såleis fristillast.

Viss de har tankar og innspel på denne «rapporten», så vonar eg at de vil melde det til meg på e-post. Tilbakemeldingar av alle slag vil eg ta med meg til Facebook-gruppa «5727 Stamnes». Der ventar nær 1000 medlemmer på «eit lys i tunnelen».

Torbjørn Rørvik
Einevegen 8
6854 Kaupanger

mob: 412 44 999
epost: torbjorn@rorvik.info