

Me vil med dette stilla spørsmål kring avtalen som teknisk kontor har framforhandla med BKK om bruk og opprusting av den kommunale vegen til Åsheim på Straume i samanheng med kabel og linjeanlegget Mongstrad- Kolsnes. Me har forstått at det er forhandla fram eit framlegg til avtale som forutset ei viss opprusting, utan det er krav til noko normert standard eller vegklasse som vegen skal halda korkje før anleggsdrifta tek til, eller etter at anlegget er ferdig.

Me meiner det er uforsvarleg ut ifrå setja anleggstrafikk på vegen utan at han får ein vegklasse som skal tola den belastninga.

Åsheimvegen vart bygd på slutten av 60 talet, som jordbruksveg fram til bureisingsbruka Hesthovden og Åsheim. Han vart og tiltenkt som utgangspunkt for vinter-traktorvegar i Skogen på Straume. Då vegen var ferdig, overtok kommunen han.

Åsheimvegen har 6t. akslingstrykk, er ein lang smal veg utan møteplassar, med svake kantar, dårlege stikkrenner og drenering. Han ligg over myrar med eit tynt bærelag og utan duk eller geonett. Det skal ikkje så mykje til, spesielt i nedbørsrike periodar, for at han får skadar. Utløppet frå 70dekar dyrka mark hjå meg, går i stikkrenna gjennom vegen. Det er svært uheldig dersom den vert køyrd att i ein nedbørsrik periode.

I 1994 kom skogbrukssjefen i Radøy med planar frå fylkeslandbrukskontoret om heilårs skogsbilveg frå Åsheim og ned gjennom skogen på Straume og også litt inn på Soltveit. Oppsitjarane på Straume var ikkje så entusiastiske til planane all den tid at kommunevegen hadde ein lågare standard og akslingstrykk. Det vart då sagt at det kom nokk til å verta ei råd med det. Det skulle verta 10t. veg heilt ut til. Så gjekk me med på å byggja Skåråsvegen som bilveg. Det vart planlagt opprusting av kommunevegen. Og når Skåråsvegen var ferdig, hadde det komme vegduk og geonett på plass på Åsheim. Det vart trekk inn att, etter avgjær, frå dåverande kommuneingeniør Pedersen.

Så nokre år seinare nytta fylkeslandbrukskontoret seg av jordskifteretten som dei hadde kontorfellesskap med, til å ekspropiera vegrett til Skåråsmyra på Soltveit, inn på skogsvegane til Straume og ut på vegen på Åsheim. Det var altså mot oppsitjarane på Straume sin vilje. Skåråsmyra vart så seld til Andre Michelsen som nyttar ho til juletreproduksjon

No i høve kraftlina til Kolsnes, kom det opp at som **eit avbøtande tiltak**, og som **ein generell grunnerstatning til alle oppsitjarane på Straume**, i høve at me fekk denne lina over oss over dyrka mark og i nærføring til eit tun. Eit anna alternativ gjekk i utmark over Austrheim. Det var delvis, eit resultat av ein ikkje heilt vellukka taktikk frå politikkarane i Nordhordland. Dei låste seg på kravet om kabling. Når det vart dette trasealternativet har mange politikkarar likavel sagt seg nøgde med det.

Ved ei opprusting før anleggsdrifta byrjar unngår ein skadar på dreneringa frå den dyrka marka som går under vegen og ein unngår at transport av husdyrgjødsel og for, vert hindra dersom vegen er dårleg i periodar.

Dersom han vert rusta opp før ein tek til med skogrydding, vil skogsentreprenøren sjå seg nytte i meir av virket og ta det med seg ut av skogen, til full oppgjærpris. For oss er det ikkje ynskjeleg at det ligg så mykje tømmer att i terrenget. Det er dårleg ressursutnytting og det ser ikkje fint ut dei fyrste åra.

Det er viktig for regulariteten og framdrifta for dei entreprenørane som får kontraktar av BKK med teneleg veg som ikkje gjev heft og plunder, i anleggstida. Bilar kan gå utføre eller køyra seg fast. Det kan kosta mykje både tid og pengar.

Ved ei opprusting no, får ein høve til å ta "reklamasjonar" på vegen etterpå, når han er grundig prøvd, og sett seg. Og kommunen får ein god og lettstelt veg for all framtid.

Dersom ein ikkje rustar vegen opp til forsvarleg standard, så kan han få skadar for ettertida som kan skjulast til å byrja med av ei oppgrusing når anlegget er ferdig.

For gardsdrifta på Straume og for uttransport av tømmer er det viktig med samanknytning av den private skogsbilvegen og det øvrige offentlege vegnett med ein kommuneveg som kan køyrast utan å måtta redusera lasta eller spretta ifrå tilhengjaren. For tømmer innebær det reduksjon i oppgjæret. Det gjer skogen som etterkvart veks til i området, mindre drivverdig. Åaheimvegen er transportveg for mykje av grovforarealet til den fjerde største storfebonden på Radøy.

Som grunneigarar og kjende i terrenget ser me det sær viktig å gje tid og merksemd for drenering og grøftar som kan vera tenelege for framtida både for det dyrka og det dyrkbare arealet som er langs med vegen. Avkøyslar, møteplassar og tilkomst frå arealet langs vegen, plassering som både høver for gardsdrifta og trafikken.

Då lyder spørsmålet vårt som følgjande: Kvifor forutset ikkje kommunen at vegen vert rusta opp til ein normert standard og klasse, før han vert opna for anleggstrafikk?

Dersom politikarane deler vår uro for kva vegen kan tola og kva som er forsvarleg, vil me oppmoda Dykk til underkjenna det føreliggjande utkastet og krevja at ein endeleg atale må forutsetja veg til minst same standard som den private skogsbilvegen vidare frå Åsheim.