

VEG OG VIRKE

BEDRIFTSBLAD FOR
STATENS VEGVESEN MØRE OG ROMSDAL

Nr. 2

Juni 1991

19. årg.

VEGDIREKTORATET



Skyting av tunnelsalve med gammeldags
«Beethovenapparat».

Oljemaleri av Erling Pilskog.



VEG OG VIRKE

BEDRIFTSBLAD FOR
STATENS VEGVESEN MØRE OG ROMSDAL

Nr. 2

Juni 1991

19. årg.

INNHALD:

Vegsjefen har ordet 3

VEGNYTT

Tunneldrift 4

Atlantehavsvegen: Trafikk og inntekter .. 6

Ålesundstunnelane 8

Traf-plan-nytt 12

Kurs for lastebilsjåfører 11

Salg av maskiner 13

Aksjon mot ulovlege reklameskilt 13

Salte bruer 14

Nasjonal handlingsplan 15

Kurs for ferjekaireparatører 27

PROFILER

Krifast på MC 16

Erling Pilskog 17

Bjarne Rekdal si vegsøge 18

Odd tar perm 15

Gult er kult 20

Kråkevisa 31

Sølv og bronse i VM 22

Historiens største Vegcup 27

BILTILSYNET

Ute og inne - tunge og lette 23

Trafikktryggleik på nært hald 21

Økt satsing på miljøkontroll 22

DEBATT

Framtidsutsikter for Aure veggarasje 24

ARBEIDSMILJØ

AMU sia sist 25

Verneleiarens 5-minutt 26

Tiltak mot løsemiddelskader 27

I veggen for deg 25

Personalia 17

Kryssord 28

Redaktør: Odd Williamsen
Redaksjonssekretær: Palma Pladsen

Redaksjonsutvalg:
Terje Haug, administrasjon
Berit Ingebrigtsen, plan
Oddbjørn Pladsen, anlegg
Magne Veiset, drift

Utgitt av Statens vegvesen Møre og Romsdal
Fylkeshuset, 6400 Molde
Telefon: (072) 58 000

Opplag: 2500

Ettertrykk anbefales, men angi kilde. Personlige meningsyttringer redegjør ikke nødvendigvis for etatens offisielle holdninger.

Framsida:
Skyting av tunnelsalve med gammeldags «Beethoven-apparat». Et av motiva i Erling Pilskogs historiske oljemalerier fra tunnelmiljø. Se omtale i bladet.

Baksida:

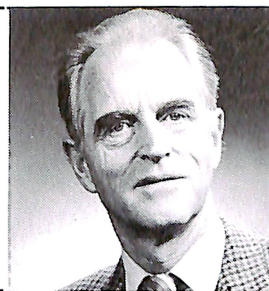
Fra bygginga av Fannefjordtunnelen på Skålavegen. Betonginjisering mai 1990.
Foto: Anders Haakonsen.

Deadline for neste nr. er 9. september 1991.

Sats og trykk:
EKH trykk A/S, Molde. Tlf. (072) 11 133

Vegsjefen har ordet:

Skuffande tilleggsøyving



Den 10. mai fekk vi melding om at Regjeringa foreslo ein auke på 665 mill. kroner til riksveganelegg i 1991.

Av dette beløpet er 40 mill. kroner øyremerka til spesielle trafikktryggingstiltak, medan 625 mill. kroner går til prosjekt i alle fylke.

Her har vårt fylke kome ut skuffande dårleg, vi ligg heilt i botnskiktet med eit forslag på berre 20 mill. kroner som fullt ut går til KRIFAST. Om dette er ei tilleggsøyving eller det berre er ei forskottering av staten sin del går ikkje fram. Dette vert nok klårlagt seinare. Men sjølv om det berre er ei forskottering frå staten si side så sparar det finansieringsselskapet opplåning og dermed renteutgifter, og i siste instans trafikantane med kortare nedbetalingstid.

På KRIFAST er no alle kontraktar inngått og framdriftsplanen fastlagt så ekstra sysselsetjings-effekt vil denne tilleggsøyvinga ikkje få. På førehand hadde vi her frå fylket lista opp fleire prosjekt der vi kunne starte arbeidet alt i år og dermed gi auka sysselsetjing. Men desse forslaga rakk ikkje opp i denne omgang,

Av dei 40 mill. kroner til trafikktryggingstiltak som ikkje er fordelt mellom fylka kan vi vel vone å få om lag 2,5 mill. kroner. Det er sjølsagt og ei hjelp, men dei heilt store utslag gir det ikkje for ekstra aktivitet og sysselsetjing.

«Venteliste B»

I tillegg til dei prosjekt som har fått forslag om auka tildeling i 1991 og som for ein stor dels vedkomande også skal vidareførast i 1992 og 1993 har Regjeringa lista opp ein del andre vegprosjekt med høg lønsemd eller stor lokal betydning. Desse prosjekta skal vurderast nærare i samband med budsjettarbeidet for 1992 og 1993.

På denne noko meir usikre og luftige lista er det kome med 3 prosjekt i Møre og Romsdal.

Det er:

E 69: Måndalen-Vågstranda. Rassikring.

Rv 680: Aursundprosjektet

E 69: Svorta-Digernes. Vegomlegging.

Dei 2 førstnemnde av desse prosjekta er ikkje med i Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1990-93. Men

båe prosjekta er høgaktuelle ved revisjon av NVVP for perioden 1994-97 som skal gjennomførast i andre halvår i 1991, med behandling i fylkestinget våren 1992.

Med tilstrekkelege ekstraløyvingar i 1992 og 1993 vil rassikringsarbeidet på E 69 mellom Måndalen og Vågstranda arbeidsmessig kunne gjennomførast i inneverande planperiode.

Det ville høve svært godt å starte dette tunnelprosjektet ved årsskiftet 1991/92 når tunnelarbeidet mellom Innfjorden og Veblungsnes er ferdig.

Om Aursundprosjektet får løyvingar i denne perioden vil nok det likevel måtte strekkje seg ut i neste vegplanområde.

For det tredje prosjektet på lista, som gjeld ombygging av ei 2,3 km lang ulykkesbelasta strekning av E 69 i Skodje kommune, vil ei eventuell løyving i 1992 bety framskunding på eitt år. Dette prosjektet er nemlig med i NVVP 1990-93, med planlagt anleggsstart i 1993.

Som uttala innleiingsvis er vi vonbrotne over at vi i Møre og Romsdal er tilgodesett med berre 20 mill. kroner i framlegget frå Regjeringa til tilleggsøyving i 1991. Vi kan sjølv sagt vone at det under behandlinga i Samferdselskomiteen og til slutt i Stortinget skjer endringar til det betre, men sjansane er vel usikre.

Eg trur heller at vi må setje vår lit til at dei 3 prosjekta på "venteliste B" får ei skikkelig utteljing alt i 1992-budsjettet som skal opp i Stortinget til hausten.

E. Vollset

Tunneldrift E 69 i eigenregi

Det vart bestemt at tunnelen forbi raset ved Innholmen skulle gå frå Veblungsnes til Gridset i Innfjorden, og vi skulle drive eine stoffen i eigenregi. Det vart Innfjorden for oss.

Arbeidet med forskjer- inga begynte i veke 11/90. Oppsynsmann Inge Bergum leia arbeidet ute i dagen. Vi begynte å rigge brakkeleir 19. mars 1990. Brakkene kom frå Vevang og Spjelka- vik, kontorriggen frå Gursk- øy.

Vi fekk gjennomslag i Nebba tunnel på Åndalsnes 30. april 1990. Mai månad gjekk med til nedrigging og rensk i denne tunnelen, og tilrigging i Innfjorden. Vi eta- blerte sprengstofflager og la vannledning fram til påhog- get. Rauma kommunale kraftverk la høgspenkabel til kiosk oppå forskjer- inga. Lite overdekning og opp- srokke fjell kravde ekstra sikring av påhogget. Vi gyste inn 8 meter lange og 25 mm tjukke kamstål rundt heile konturen. Påhogget vart også bolta med 4 meter rørbolt og påspruta eit 10 cm tjukt lag fiberarmert betong. Kl. 1940 den 31. mai 1990 sprengte vi første salva i tun- nelen.

Vi går Nordsjøordning, med 2 veker på og 1 veke fri. På kvart skift er det 1 opp- synsmann, 1 bas, 1 drivar og 1 skiftreparatør. Til sammen 16 mann, 2 kokker, kontor- dame og reinhaldsbetjent.

Sikringsarbeidet er bol- ting, rensk og sprutbetong. Det brukes gyste rørboltar og polyesterforankra kam- stålboltar. Spiling har vorte benytta ved dårleg fjell.

Ørsta Ståldindustri A/S le- verer fjellsikringsutstyr. Frå Sikringsteknikk A/S - Aker Entreprenør A/S leiger vi ein spruterigg. Føraren av den- ne går inn på bakstuff i perio- der med lite betongspruting. Veblungsnes Sandtak A/S leverte betong før sommar-

ferien i 1990, etter den tid har vi kjøpt betong frå Skorgen Grus og Transport A/S i Vestnes. Pr. 27. april har vi sett inn 8074 fjellboltar (3,36 pr. lm) og spruta 1130 m³ betong (0,47 m³ pr. lm).

Vi bruker noneltennere og salvene vert initiert med fenghette og svartkruttlunte. Sprengstoffa er dynamitt, glynit og anolit. Anoliten vert blanda på anlegget i 800 kg's sekker. Også i konturen bruker vi vanlig anolit, men fyller holet ca. 60 %. Er det vatn bruker vi glynit og rørladning.

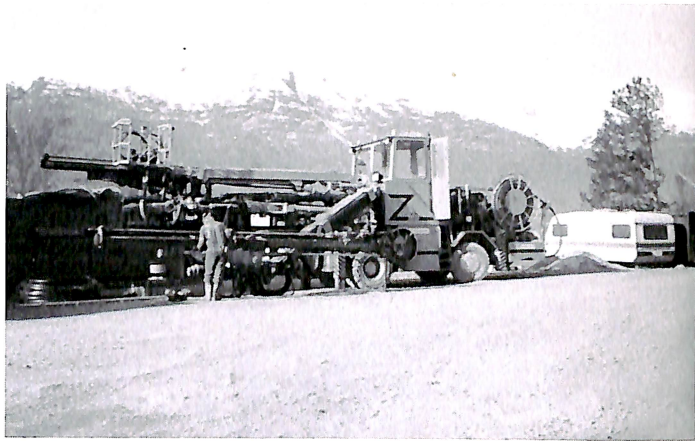
Eit kommunalt vassverk leverer vatn til boreriggen. Pumpe og trykkutjammings- tank sørger for nok vatn på stuff. Til kvar salve bruker vi 30 m³. Vassrøra innover i tunnelen er 3" galvaniserte stålrør, 1000 m eigne og res- ten innleigd.

Ventilasjonsutstyr leiger vi frå Andersen Mek. Verk- sted A/S (AMV) i Flekke- fjord. Blåsevifta ute er på 2 x 110 kw. Sug-blås eining flyt- ter vi kvar veke slik at den står 100-200 meter bak stuff. Blåsevifta ute stopper når salva går. Ei mindre blåse- vifte inne bles mot stoffen og ladden går bakover til sug/ blåsen, og ut gjennom ventilasjonsduken. Dette tek 20-25 minutt. Diameter på ventilasjonsduken er 1,6 meter. Frå AMV leiger vi også ei arbeidsplattform bygd på ein lastebil. Denne vert brukt til bakstuffarbeid.

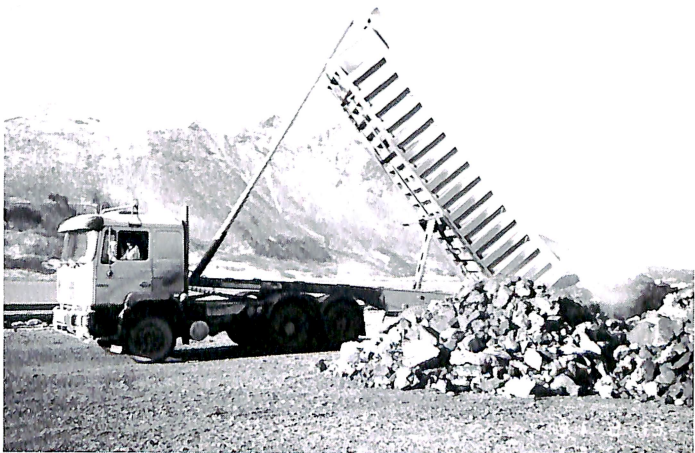
Firmaet H. Samseth A/S i Måndalen tok på seg lasting og utkøyring. Men dei gjekk konkurs i november 1990. K. A. Aurstad A/S fekk kontrakt på resten av vår stuff. Med ein ny Komatsu 500 og 3 semier går det bra. Dei



Innsettjing av spiling rundt kontur i Isfjorden. I korga B. Heggset og J. Klungnes.



Jørn Klungnes sjekker datariggen.



Ein av K. A. Aurstad A/S sine semiar tipper på mellomlager.

køyrer også tunnelmassen frå mellomlager ved tunne- len, til fyllinga langs E 69 i Innfjorden og utover til Hovde. Borstålleverandør er Sandvik Rock Tools A/S. Vi betaler fast pris pr. borme- ter.

Frå starten 30. mai 1990 og til sommarferien leigde vi ein datarigg frå Rogaland fylke, for øvrig den samme som vi brukte i Nebba på Åndalsnes. Den er bygd av AMV og datadelen er levert av Bever Control A/S. Våre erfaringar med datarigg er forskjellige. Det vart dreve 237 meter før vi sende rig- gen til Rennfast. Fjellet var

glimmerrikt og krevde dels tung sikring med bolting og sprutbetong, særleg dei før- ste 100 m.

I sommarferien i fjor kom ein Boomer 175 frå Nord- land fylke. Den fekk ei skikkeleg overhaling før vi starta på igjen. Men det viste seg at riggen var i så dårleg stand at vi kom på etter- skudd med vedlikehaldet, og måtte ta reparasjonsarbeid i helgene. Vi skifta hovud- pumper, elmotorar, gaidar og til slutt bormaskiner. Ut- over hausten i 1990 vart rig- gen såpass bra at vi fekk ei brukbar inndrift. Men Cop. 1238 bormaskiner og 16 fot

stenger er ikkje godt nok i konkurranse med private i dag. Derfor prøvde vi å få tak i ny rigg, men det var ikkje enkelt. Vi fekk tilbud om å leige rigg frå Atlas Copco. Ein Boomer H 185 med kraftigare bormaskiner og 18 fot stenger. Ledelsen drista seg til å godta tilbudet, og i veke 3/91 kom «vidunderet» frå Stockholm til Innfjorden. Kven hadde trudd at vi skulle få ein flunkande ny rigg. Men det vart problem med den nye også. Svenskane klødde seg i hovudet og fann feilane. I skrivande stund går riggen godt. 90 meter på ei veke er rekord så langt. Med brukbart fjell og ein driftssikker rigg vert det gjennomslag i månadsskiftet juni/juli.

Tunnelen vert 6000 meter lang. For kvar 500 meter har vi sprengt nisje. Det er også utsprengt 2 havarinisjer der det er mogleg å snu eit vogn-tog. Tunnelprofilen er T-9 med eit teoretisk tverrsnitt på 57 m². Pr. 27. april 1991 har vi dreve 2405 meter. Selmer Anlegg A/S har dreve 2316 meter frå mot-satt side. Største veke-inndrift var i veke 17/91 med 90 meter. Minst inndrift var det i veke 34/90 med 17 meter. Då var det dårleg fjell med tung sikring, på grensa til utstøyping.

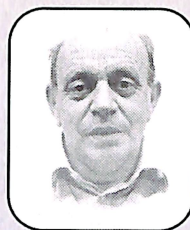
Frå planavdelinga på vegkontoret har vi fått utlånt Rolf Arne Hamre som stikningsingeniør. Ved hjelp av totalstasjon og datamaskin måler og rekner han ut det som må til for å halde retninga. To lasere lyser mot stoffen heile tida. Ferdig-dreven tunnel vert målt med Ankkal for å sjå om vi driv rette profilen.

Vannsikringa vert omfattande på grunn av mykje lekasje første kilometeren frå Innfjorden. Dette arbeidet skal Støyskjerming A/S i Sula starte i veke 19/91.

Grøfter med kummar og drenering er ute på anbod i desse dagar. Vi er spente på kva for firma som får jobben.

Etter påske starta vi med

Vi som arbeider i Innfjorden



J. Engeseth
Anleggsleiar



R. A. Hamre
Stikn.ing.



D. Rotevatn
Opps.mann lag 1



M. Myrvang
Bas lag 1



O. Dalebø
Drivar lag 1



T. Pettersen
Skiftrep. lag 1



K. Leganger
Opps.mann lag 2



Ø. Tafjord
Bas lag 2



S. Flydal
Drivar lag 2



J. Klungnes
Skiftrep. lag 2



L. Brautehaug
Opps.mann lag 3



A. Løvlid
Bas lag 3



G. Berli
Drivar lag 3



K. Henden
Skiftrep. lag 3



B. Heggset
Bakstuff



R. Samuelsen
Bakstuff



O. Nyhagen
Dagrep.



S. Boman
Elektrikar



Å. Flaa
Kokke



R. Vågenes
Kokke



G. Sæther
Kontorfullmektig



T. Hjelmengen
Reinholdsbetjent



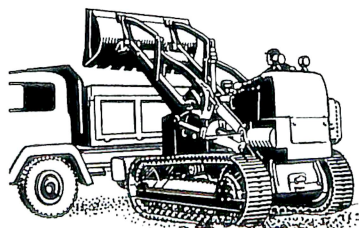
Bent Larson frå Atlas Copco sjekker borsynk på "nyriggen".

sluttrensk. Fire mann går to skift med innleigd hjullaster med renskekorg og førar.

Det er stilt og roleg i Innfjorden. I fritida les vi aviser og ser fjernsyn. Er det fint ver tek vi kanskje ein tur på Bøstølen. Kokkene lagar god mat, så vi har det godt på brakka.

Sett på bakgrunn av problema med tunnelriggane og dårleg fjell sommaren 1990, må vi seie oss nøgd med vår drift i eigen regi. Ønsket her i Innfjorden er å begynne på ein ny tunnel så snart som mogleg etter gjennomslag og opning hausten 1991.

Kristen Leganger

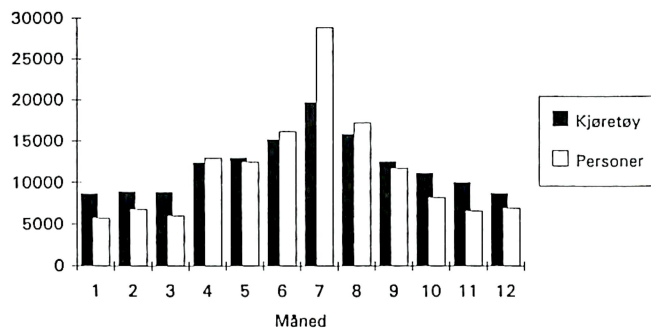


ATLANTERHAVSVEGEN

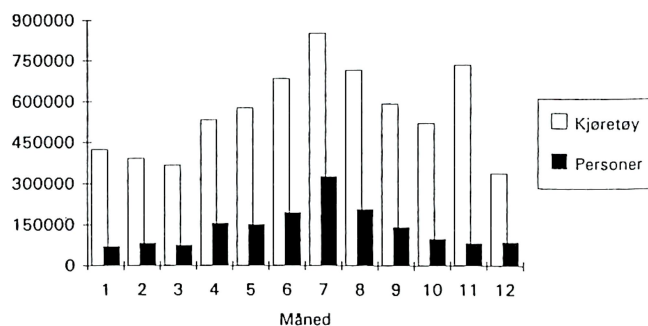
Trafikk og inntekter 1990

I 1990 ble det registrert 144 460 betalende kjøretøy på Atlanterhavsvegen. Disse betalte kr 6 738 375. I tillegg var det 139 534 passasjerer som betalte kr 1 672 373 slik at de totale inntekter kom opp i kr 8 410 748. Den månedsvise fordelingen av trafikk og inntekter vises i de to figurene nedenfor.

Trafikk Atlanterhavsvegen 1990

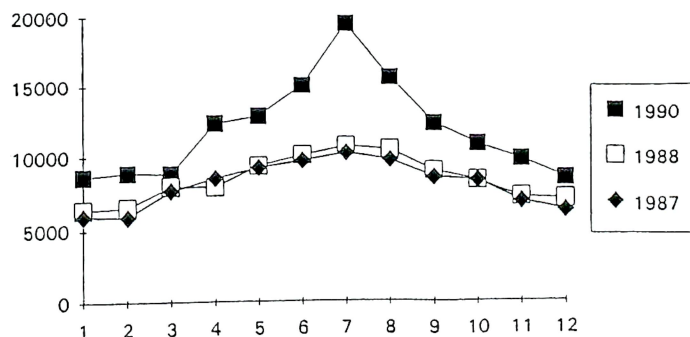


Inntekt Atlanterhavsvegen 1990



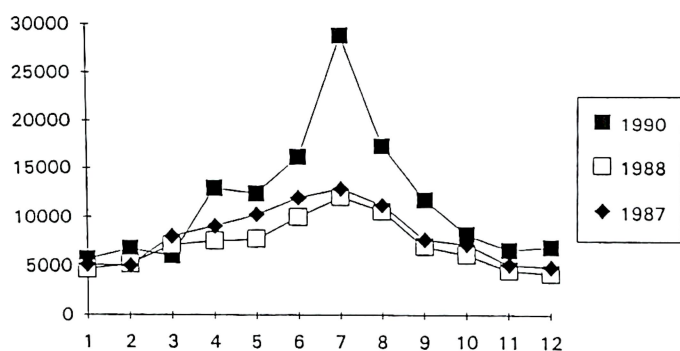
Som vi ser av figurene er juli en klar toppmåned både når det gjelder inntekter og trafikkmengde. Aller tydeligst ser vi det på persontrafikken. Vi ser også at det i de typiske turistmånedene april (påske), juni, juli og august så er det mer enn en person i bilen i gjennomsnitt, mens det i de andre månedene ligger under en. Ved å sammenligne trafikken i 1990 med trafikken i 1988 (siste heile år med fergesamband), vil vi kunne se om trafikkøkningen har vært jevnt fordelt over året eller om det er spesielt sommertrafikken som har økt. Denne sammenligningen er vist i figurene under:

Biltrafikk ferge/bomveg



Her ser vi at biltrafikken ligger høyest i 1990 for alle måneder, men at den får et løft i sommermånedene. Enda klarere ser vi forskjellen i persontrafikken som fremstilt på neste side:

Passasjerer ferge/bomveg



Vi ser her at julitrafikken er over dobbelt så stor i 1990 som i de to andre åra. Motsatt har vi at marstrafikken i 1990 var lavere enn tilsvarende tall for 1988 og 1987.

I de aller fleste samband der ferge blir avløst av vegforbindelse, vil tallet på passasjerer pr. kjøretøy gå ned. Dette er en viktig faktor når vi skal anslå engangsveksten i trafikken ved fergeavløsningsprosjekt. På Atlanterhavsvegen har vi ikke hatt denne utviklingen. Tvert imot så har tallet på passasjerer pr. bil økt, og det selv om passasjerene i busser nå holdes utenom. Dette er en spesiell utvikling for Atlanterhavsvegen og skyldes nok at på ferga så dominerte yrkestrafikk, mens det på bomvegen er en stor dominans av turister sommerstid.

Hvordan gikk det så med engangsveksten i trafikken? Traff våre prognoser? Trafikkprognosen som ble lagt til grunn i 1984 var for pessimistisk, ikke minst skyldes dette den sterke årlige veksten vi hadde i trafikken f.o.m. 1986. Modellen vi brukte i prognosen fra 1989 beregner trafikken i antall personturer, dette blir så gjort om til kjøretøy og passasjerer. Vi anslo antallet personturer i 1990 til 290 000, mens virkeligheten ga ca. 284 000. Prognosen vår bygde imidlertid på at alle trafikanter skulle betale, resultatet ble i midlertid at visse trafikantgrupper fikk fritak. Den største gruppen blant disse er rutebussene som utgjorde ca. 5 000 passeringer i 1990. Tar vi med dette så var også trafikk-

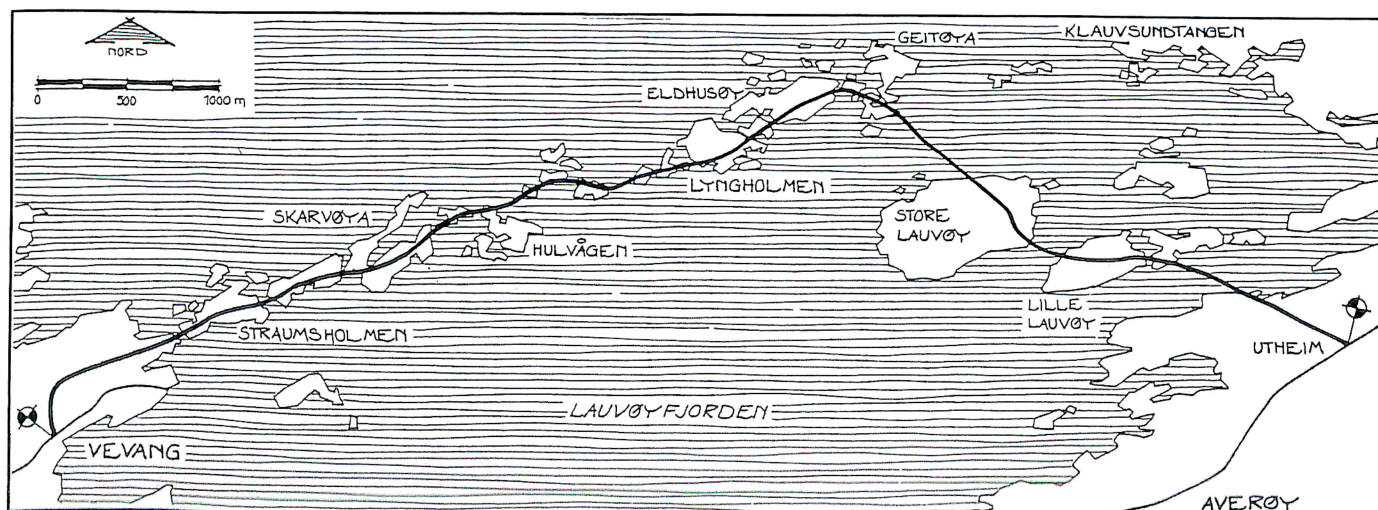
prognosen fra 1989 litt for pessimistisk. Tallet på personer pr. kjøretøy ble høyere enn det vi la til grunn, dermed ble det ikke så mange kjøretøy, men flere personer enn ventet.

I prognosen fra 1989 som var utarbeidet i forbindelse med fastsetting av takstene, sa vi at trafikken ville øke med 25 til 35 prosent (både personturer og kjøretøy), men vi sa videre at «dette sambandet nok vil få større overført trafikk (turisttrafikk) enn det som ligg inne i modellen.» Resultatet ble at personturer økte med 51 prosent og kjøretøy med 43 prosent fra 1988 til 1990. Trafikkveksten på fergene utgjorde i 1989 og 1990 tilsammen ca. 7-8 prosent, slik at engangsveksten i antall kjøretøy vil ligge på ca. 35 prosent. I tillegg til dette vil fritaket for visse trafikantgrupper komme. Her ville rutebussene aleine utgjøre en økning på 6 prosent. Skal vi bruke erfaringene fra Atlanterhavsvegen til å bedømme kvaliteten på den modellen vi bruker, kan det være riktig å se på trafikken utenom sommermånedene. Holder vi juni, juli og august utenfor har trafikken økt fra 1988 til 1990 med henholdsvis 42 og 33 prosent for passasjerer og kjøretøy. Tar vi hensyn til rutebuss og generell trafikkvekst, vil engangsveksten som definert i 1989 også være ca. 33 prosent for kjøretøy. Selv om Atlanterhavsvegen på mange måter er et lite typisk fergeavløsningsprosjekt så har modellen etter min mening vært brukbar til å forutsi trafikken.

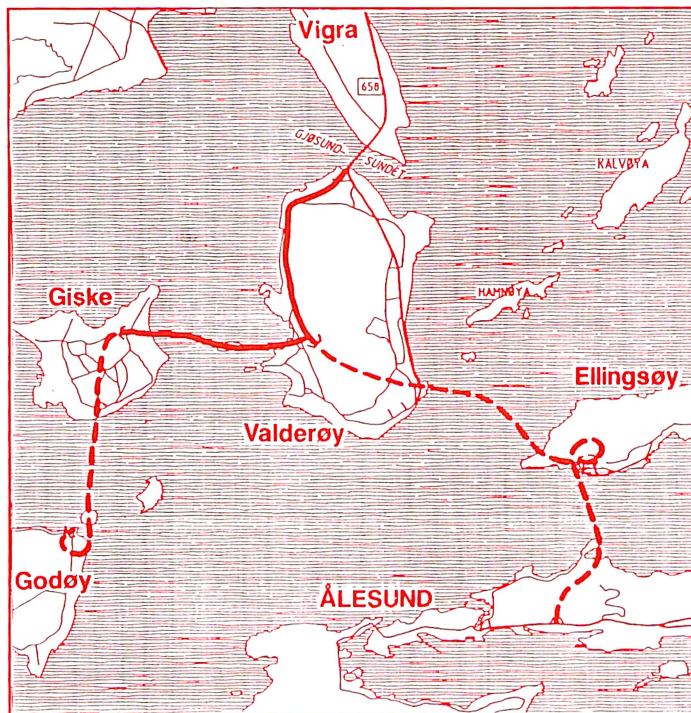
Like så interessant som å se på antall kjøretøyer, er det å se på inntektene. Prognosen fra 1989 opererte med bruttoinntekter på 8,1 mill. kr. I virkeligheten ble inntektene for 1990 8,4 mill. kr. Tar vi hensyn til inntektsbortfallet pga. fritak for rutebuss som bare i direkte virkninger vil utgjøre en halv million kroner, ble inntektene noe større enn det vi anslo. Dette skyldes mindre rabattbruk enn forutsatt, noe som igjen må tilskrives turisttrafikken.

Konklusjonen er at Atlanterhavsvegen har hatt trafikk omtrent som ventet, noe høyere inntekter og at den er svært avhengig av turisttrafikken. Dette har vi vel egentlig vært klar over, men det er greit å få det ned på papiret.

Leif Magne Lillebakk



"Ålesundstunnelane" - for siste gong.....?



Tunnel- og bruprosjektet Ålesund - Ellingsøy - Valderøy/ Vigra - Giske - Godøy er best kjent over landet som «Ålesundstunnelane». Namnet er vel greitt nok og kanskje det minst kontroversielle no i ettertid.

Hovudanlegget som gir Ålesund og nordre Sunnmøre fast samband til stamflyplassen på Vigra vart opna 20. oktober 1987 og kosta 563 mill. (løpande) kr. Ser vi bort frå forseringstillegget og utgifter til bomstasjon og innkreving er dette 11,3 % overskridelse i forhold til overslaget i Stortingsproposisjonen (480 millioner 1987-kr).

Tilleggsanlegget - Godøytunnelen (3,8 km) - knytte Godøya med 1200 innbyggjarar til dei 5000 andre i Giske kommune. Godøytunnelen vart opna for trafikk 4. februar 1989 og kosta 157 mill. løpande kroner. Samanlikna med overslaget vart fordyringa 10 mill. kr eller 6,8%.

Fordyring - Overskriding i anleggsutgifter

Ser vi heile anlegget under eitt er auken i investeringsutgiftene i høve til overslaga mindre enn 10 %. Dette er godt innafor den «grensa som var tillatt» for hovudplanoverslag den gongen, 20 %, men naturlegvis likevel høgt. Overskridinga i anleggskostnaden har nok bidratt til den finansielle krisa for selskapet, men kan ikkje vera den verkelege grunnen.

Overskridinga må sjåast på bakgrunn av at dette var eit pionerprosjekt:

- * dei første undersjøiske tunnelane i Sør-Norge
- * dei lengste og djupaste til no
- * dei første med 100 %

privatfinansiering der tidsfaktoren (rentedøgn) vart svært viktig. Forsering kostar.

Teknisk og trafikalt vellykka

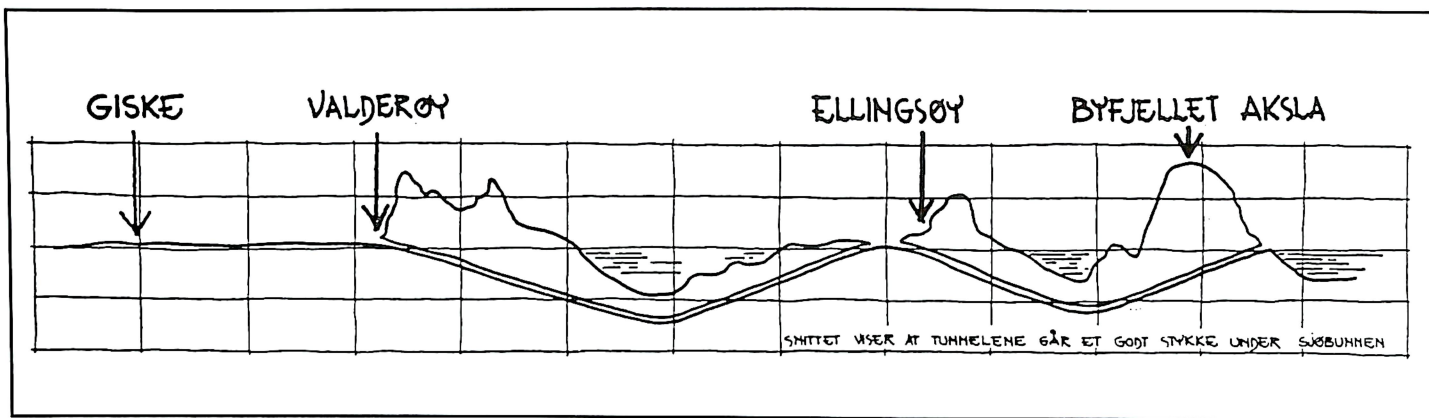
Ålesundstunnelane er teknisk avanserte, med utstyr og drivemetodar som inntil då var nye på våre kantar, til dels i heile landet. Planleggingstida vart kort og hektisk. Det er tvilsamt om lengre planleggingstid kunne ha medført lavare kostnad for sjølve tunnelane. Derimot kunne ein kanskje ha forhandla seg fram til mindre grunnutgifter og fått brukt tunnelmassane på ein meir rasjonell måte under eit mindre tidspress.

Produktet er i samsvar med vegnormalane og fungerer slik det skal. Det var dimensjonert for jamn vekst i trafikken på toppen av ein eingongsauke på 40 % ved opning. Når denne trafikken er uteblitt verkar anlegget gjerne litt overdimensjonert. Men Ålesundstunnelane har vore eit teknisk referanseprosjekt framfor noko fram til no.

Finansiell fiasko

Med renter (ca. 180 mill. kr) hadde Ålesund og Giske Tunnel- og Bruselskap A/S (ÅGTB A/S) ved årsskiftet 1990/91 ei gjeld på vel 900 mill. kr.

Inntektene frå trafikken gjennom bomstasjonen på Kverve - ca. 40 mill. kr pr. år



- er for små til å betjene gjelda. Selskapet er i realiteten insolvent.

Men tunnelane har ingen alternativ bruk og konkurs er difor inga løysing.

Banksyndikatet som finansierte hovudanlegget har overtatt aksjemajoriteten i ÅGTB A/S og dermed retten til å kreve inn bompengar innafor dei rammer Stortinget fastset.

Inntektene framover er avhengig av trafikk, takstnivå og rabattbruk, innkrevingskostnader og lengde på bompengeperioden (maksimalt til år 2012).

Sjøl om inntektene ikkje er tilstrekkeleg til å dekke avdrag og forsvare eit rentenivå på 12-14 % vil 40 mill. kr pr. år i 25 år trass alt bli 1 milliard kr.

Tapet for långjevarane blir difor begrensa. Det er likevel klart at Ålesundstunnelane - som det første vegprosjektet - er i alvorleg finansiell krise, først og fremst fordi:

* Trafikken har svikta. I staden for å veksa går biltrafikken ned.

* Lånerenta er 6-8 prosent større enn prisstigninga. I prognosane på førehand var denne realrenta sett til 3-5 prosent.

Med så høy realrente blir eit lån på 900 mill. kr frå 54 til 72 mill. kr dyrare kvart år. 2 % forskjell i realrenta utgjør

18 mill. i året, eller minst 450 mill. kr over bompengeperioden.

Det er klart at eit bompengeselskap som står fritt i forhold til finansieringsinstitusjonane har høve til å innhente anbud på finansieringa. I dette tilfellet har banksyndikatet heile tida fastsett prisen på lånekapitalen. Og den har ikkje vore serleg gunstig for prosjektet.

Følgene

Dette har fått følger. Ikkje berre for långjevarar som med den realrenta vi har og dei trafikkprognosane som er utarbeidd for åra framover heretter naturleg nok vil sjå på finansiering av vegprosjekt med større skepsis, men og for styresmakter som skal godkjenne nye prosjekt. Brukarane i Giske har også klart tilkjennegitt sitt syn på det takstnivå som synest vera naudsynt for å finansiere slike tiltak heilt ut med bompengar.

Nye store prosjekt i relativt lavt trafikkerte samband bør nok heller basere finansieringa på ei deling mellom brukaravgifter og løyving over offentlege budsjett.

Dermed må alle tiltak inn på den offentlege prioriteringslista i Norsk veg- og vegtrafikkplan og vente på tur. Men vi får ei sunnare finansiering, mindre renteutgifter, klårare ansvarsforhold, større samfunnsmessig nytte av investeringane og ei politisk heilskapsvurdering.

SKULLE ÅLESUNDS-TUNNELANE VORE BYGD?

Dersom dei føresetnadene som var lagt til grunn for prosjektet hadde blitt oppfylt så kunne Ålesundstunnelane vore eit godt papir også økonomisk. Men timinga vart dårleg. Prisstigninga frå 1985 til 1987 var på over 20 % og rentenivået svært høgt. Ei viss tid låg lånerenta for byggjelåna på over 18 %!

Opningsdagen, 20. oktober 1987 fekk vi børskraket. Realrenta heldt seg oppe, men prisstigninga - inflasjonen - som skulle ligga til grunn for takstauken kom ned på 4-5 %. For prosjektet vart dermed prisstigninga både i byggjetida og i nedbetalingstida svært uheldig. Eit omvendt forhold kunne kanskje ha vore nok til å redde prosjektet. I alle fall ville biletet vore heilt annleis dersom trafikken også hadde vokse like raskt etter opninga som i tida før.

Dermed er det i ettertid grunnlag for å seia at Ålesundstunnelane ikkje skulle vore bygd i den perioden. Heller ikkje med den finansieringa. Og Godøy-tunnelen bidrar ikkje positivt i dette regnskapet.

Trafikantane klagar over dyre billetter og reiser minst mogleg gjennom bomstasjonen. Men internt i øysamfunnet har trafikken auka langt over landsgjennomsnittet.

Kvifor har trafikken svikta?

I staden for 3500 bilar i døgnet passerer det berre mellom 2500 og 2800 gjennom bomstasjonen på Kverve. Og ca. halvparten av desse passerer for halv pris med PREMID-kortet. I desse bilane sit passasjerane på gratis. På ferja måtte alle betala.

Det var på førehand venta og sagt at eit fast vegsamband mellom Ålesund-Ellingsøya og Valderøy/Vigra med stamflyplassen var heilt nødvendig for vidare utvikling i området. Heile distriktet skulle få sterke impulsar og ny giv.

Tunnelen kom - men ikkje marknadsføringa. Giske kommune er i ei serstilling som har største stamflyplassen i fylket, eit sers viktig trafikk-knutepunkt.

Men fastlandssambandet har ikkje skapt etableringslyst i det tidlegare øysamfunnet. Trafikken stagnerer. Takstsystemet bidrar nok sitt. Den store arbeidsløysa og gjeldskrisa i mange familiar og bedrifter er også postar å rekne med. Den høge realrenta er tyngande også for dei som skal betala prosjektet.

Forsert byggjetid

I kontrakten for hovudanlegget var byggjetida sett frå



6.1.1986 til 29.1.1989 = 3 år 1 md. Anlegget vart opna 20.10.1987, byggjetid 1 år 10 md. Godøytunnelen vart tilsvarande forsert fram.

For heile anlegget har bruselskapet betalt til entreprenørane over 26 mill. kr. for tidlegare ferdigstilling. Begge partar skulle tena på dette. Bruselskapet tente minst med det takstsystemet dei la til grunn første året.

3 forhold gjorde forsering mogleg:

1. Innføring av fleire skift (Nordsjøordning). Alle timar i døgn vart utnytta.

2. Tunnelbreidda gjorde det mogleg å arbeide på fleire aktivitetar samtidig, og det vart

3. utvikla nye sikringsmetodar som medførte mindre heft. I staden for full utstøping gjekk det meste av sikringsarbeidet ut på boltning og bruk av sprutbetong.

Første års inntekt

vart liten. Eit takstsystem med rabattar basert på tidsavgrensing og ikkje på antal turar førte til stor trafikk - men små inntekter (ca. 27 mill. kr i 1988).

Dette var eit system som trafikantar med årskort (PREMID-brikke) kunne vera vel nøgd med. 50 % av brukarane gjekk då også ganske fort til innkjøp av slike. Det var få klager. Men systemet var ikkje godkjent av styresmaktene.

Når det frå 2. året vart klart at inntektene måtte aukast dersom gjelda skulle kunne betjenast vart takstsystemet omlagt og nivået auka til (inntil) 40 % over ferjetakst. Det vart betaling for kvar tur slik distriktet hadde gått inn for og Stortinget føreset.

Men då kom naturlegvis ein sterk reaksjon. Med sterk negativ omtale - og trafikksvikt.

Viktig:

* rett takstsystem og -nivå frå første dag

* eit opplegg med rabat-

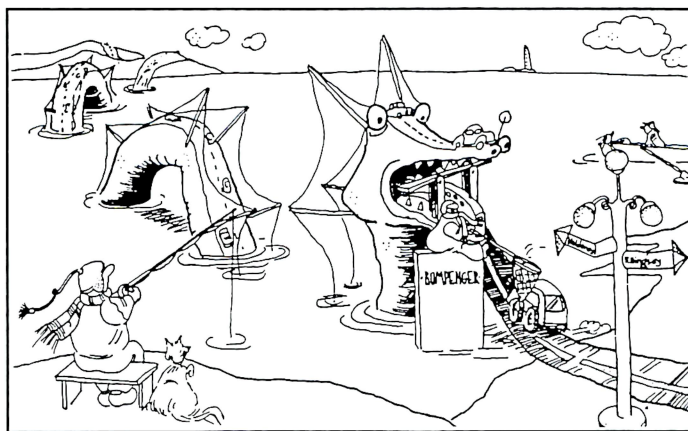
tar, antal klipp etc. som er mest mogleg likt ferjesystemet blir oppfatta som mest rettferdig

* eit «rettferdig» system er nødvendig for å oppretthalde tillit til bompengeselskapet, betalingsviljen og dermed trafikkvolumet

* eit sunt prosjekt er avhengig av at trafikken ikkje blir avvist.

Etter at anlegget er opna vil det naturleg nok bli mindre interessant for ein bilfører å samanlikne prisen i bomstasjonen med ferjeprisen enn med kostnaden ved å køyre tilsvarande strekning elles på ein riksveg.

Dette er ei av dei store



ulempene ved etterskotsinnkreving. «Anlegget ligg der ferdig, kvifor skal vi nå måtte betale.» Ved innkreving parallelt med bygginga ser folk umiddelbart kva pengane går til, og pengane blir meir verdt når dei ikkje blir rentebelasta.

Parallellinnkreving ved bompengeringar og for-skotsbompengar på ferjesamband som skal erstattast med faste samband bør vera regelen. Med same takstnivå i det ferdige fastlandssambandet som på ferja vil vi iallefall unngå trafikkavvisning som følge av endring i kjørekostnaden.

Eit jappeprosjekt?

Var Ålesundstunnelane eit typisk prosjekt av si tid?

- med prognoser som berre peika ein veg

- med «overflod» av pengar

- med utstrakt tru på privatisering og det private initiativ

- med frisk satsing og tru på grensesprengning? I første halvdel av 1980-talet var nok slike idear og tankar populære. Og var det galt å vera optimist?

Uheldig ansvarsdeling?

Statens vegvesen var byggherre for Ålesundstunnelane. Etter opninga har Vegvesenet ansvaret for vedlikehald og drift.

Frå bankhald blir det hevda at det var uheldig at det ikkje heilt frå starten var same institusjon som både

Det var uheldig nok at byggherren ikkje fekk føra anleggsrekneskapan for hovudanlegget og dermed ikkje hadde den fulle økonomiske oversikt til kvar tid. Men når anlegget først var sett i gang måtte det fullførast. Ved betre oversikt over økonomien kunne kanskje Godøytunnelen vore unngått. Men ville øysamfunnet slå seg til tåls med det?

Offentleg pålegg og fordyringar

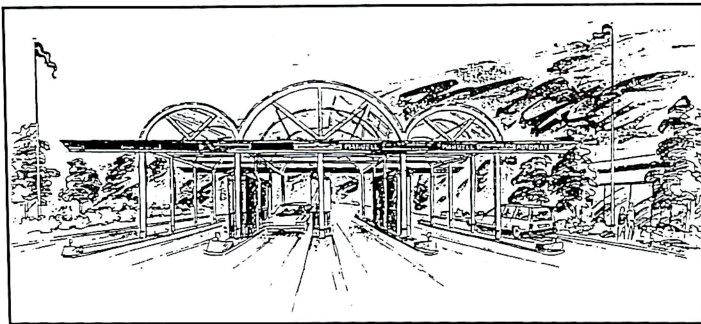
Uansett finansieringskjelde har Vegvesenet eit tradisjonelt motiv for å føra streng kostnadmessig kontroll med alle vegprosjekt der Vegvesenet er byggherre. Men då må Vegvesenet også ha hand om redskapen som trengs for å utøva denne kontrollen, nemleg anleggsrekneskapan. Den vart sett bort til eit privat firma for Vegvesenet 5. juni 1985 formelt fekk byggherreansvaret. Og det var visst viktigare at denne rekneskapan vart ført nært anlegget og nært bankane enn at det kom inn i eit velprøvd opplegg ved vegkontoret (PBR-systemet).

At Vegvesenet ikkje gir ved dørene kan vel entreprenørane skriva under på. Riktig pris skal gi fortieneste dersom entreprenøren driv rasjonelt og effektivt. Men konkurransen om arbeidet er ofte så hard at det blir mindre med fortienesta. Og eventuelle tillegg skal begrunnast godt.

Offentlege pålegg kan koma like overraskande på Vegvesenet som på andre.

Når til dømes direktoratet i byggjeperioden fastset at oppsette skumplater skal dekkast med betong, så må det berre skje.

Og når kommunane gjenom reguleringsplaner fastset omfanget av utbygginga - og det er eit sterkt tidspress for å bli ferdig - så skal ein ikkje krangla lenge om å få redusert tiltaket før utsetjinga blir like kostbar som å



Bomstasjonen på Kverve.

akseptera planen (Kverve-Gjøesund).

Anleggsrekneskap - finansrekneskap

For tidlegare ferdigstilling betalte ÅGTB A/S bonus til entreprenøren. Selskapet fekk på si side inntekter på eit tidlegare tidspunkt.

Ein slik bonus er ein rein finansoperasjon og den må haldast utanom byggjerekneskapen. At forseringa likevel medførte ekstra utgifter er det ingen tvil om, sjøl om det i ettertid naturlegvis er umogleg å fastsetje beløpet.

KVA HAR VI LÆRT AV ÅLESUNDSTUNNELANE?

Teknisk

* at undersjøiske tunnelar kan vera eit trafikalt godt og rimeleg alternativ til bruer ved breie, men grunne fjordar med godt fjell.

* at byggjetida med moderne sikringsmetodar og god innpassing av «etterarbeid» kan bli kort.

* at driftsutgiftene likevel blir høge samanlikna med vanlege faste bruer.

* at tryggingstiltaka blir omfattande.

Økonomisk - finansielt

* at Statens vegvesen som byggherre også skal føre anleggsrekneskapen.

* at eit veganlegg bør ha eit innslag av offentlege midlar og bli prioritert gjennom NVVP.

* at betalingsviljen for visse trafikantkategoriar er lav (pendlarar direkte til eit bysenter).

* at prognoser må vera sers nøkterne og ha buffer som følge av endringar i samfunnsøkonomien elles.

* at etterskotsfinansiering er svært kostbart med den realrenta vi har og kanskje også får framover.

* at bompengedelen av investeringsutgiftene bør vera fast eller trafikkavhengig og at staten ber risikoen ved eventuell overskriding.

Administrativt/organisasjon

* at byggjeleinga må ha god kjennskap til bedriftskulturen hos byggherren og vera utestasjonert på anlegget.

* at finansieringsselskapet stadig syter for at dei låna som blir tatt opp er så billige som mogleg. Finansieringsselskapet må stå fritt overfor banksyndikatet etc.

Anders S. Moen



KURS FOR LASTEBILSJÅFØRER

Den 28. februar - 1. mars 1991 holdt maskinavdelinga kurs for egne lastebilsjåførere, i alt deltok 15 sjåførere.

Kurset la spesielt vekt på gjennomgang av de nye ADR-reglene om transport av farlig gods og sikring av last. Videre tok vi for oss de økonomiske sidene ved egen lastebil drift. Asbjørn Røyset fra Sogn og Fjordane orienterte om lastebil drifta i sitt fylke. En vegmester og oppsynsmann fra anleggsdrifta deltok i diskusjonen om egen lastebil drift.

Statens vegvesen Møre og Romsdal har i dag kun spesialbiler innkjøpt til vanlig vedlikeholdsdrift med mye ekstrautstyr. Disse bilene blir ofte for dyre i sammenlikning med innleide biler. Det ble hevdet at sjåførene må være samarbeidsvillige - kostnadsbevisste og alle må arbeide for størst mulig utnyttelse av bilene for å få ned timeprisene. Planlagte reparasjoner må ikke utføres slik at det hindrer drift av bilen.

Maskinavdelinga har i årsplan 1991 bestemt å utføre service og planlagt vedlikehold på tidspunkt som ikke hindrer drifta, (kveldstid eller ledige dager) evt. bruk av byttebiler der dette er mulig.

Lastebilene har så lange serviceintervall i dag at dette bør kunne tilpasses i de aller fleste tilfelle. Arnfinn Orvik orienterte om rapportering.

Det er svært positivt å kunne samle sjåførene, særlig når også brukerne er med, oppsynsmenn fra anlegg og vedlikehold. Alle har felles interesse: Godt bilmateriell til lavest mulig leiepris, flinke sjåførere og størst mulig utnyttelse av lastebilparken.

Maskinavdelinga



Arnfinn Orvik orienterer.



TRAF. PLAN - NYTT



POLITIREGISTRERTE TRAFIKKULYKKER MED PERSONSKADE I MØRE OG ROMSDAL 1.1.1985 - 31.12.90



Fra 1988 til 1989 økte antall politirapporterte trafikulykker med personskader fra 422 til 481, det vil si bortimot 14%. Den relativt beskjedne nedgangen i antall ulykker på riksvegnettet fra 1989 til 1990, oppveies av en liten økning på fylkes- og kommuneveger. Det totale antallet er derfor uendret i denne perioden.

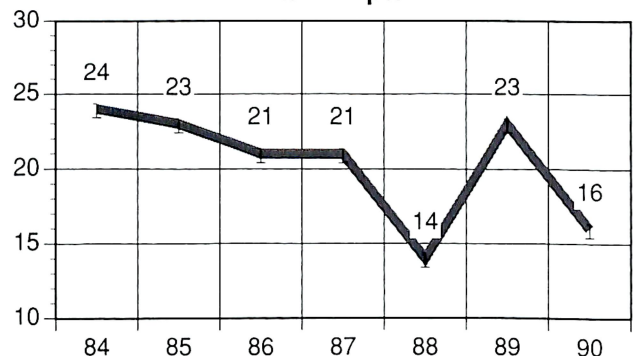
Økte ulykkestall skyldes økt nakkeslengrapportering

Ettersom det ikke er skjedd nevneverdig endring i omfanget av bilkjøring de siste årene, og bilbeltebruken viser en tendens til økning igjen, er det overraskende at skadetallene øker nå. Den uhellstypen som øker mest er påkjøring-bakfra-ulykker. Det er imidlertid ingen faktorer i trafikken som skulle tilsa en slik utvikling. Vi antar derfor at økningen i antall skadde bilister de to siste årene skyldes økt fokusering omkring nakkeslengskader, og ikke at trafikksikkerheten er blitt dårligere. Økende "erstatningsbevissthet" og frykt for senvirkninger gjør at man nå sannsynligvis rapporterer slike skader oftere enn tidligere.

Den positive utviklingen for ulykker med myke trafikanter fortsetter

Det skjedde totalt 105 slike ulykker i 1990. Dette er en nedgang på 10% fra året før. Bare i 1988 er det registrert et lavere antall ulykker med myke trafikanter. På riksvegene var det en svak økning i antall slike ulykker fra 1989 til 1990, men vi ligger fremdeles godt under nivået fra årene før 1989. Den store nedgangen finner vi på kommunevegene, der antall ulykker gikk ned fra 48 i 1989 til 32 i 1990 (33% nedgang). Det skal likevel nevnes at 1989 var et "katastrofeår" mhp. antall skadde/drepte myke trafikanter på kommuneveg.

Antall drepte



Etter at antall trafikkdrepte i 1989 har helt oppe i 23, er vi nå kommet ned mot 1988-nivået igjen. 16 personer ble drept i 1990, og gjennomsnittet for perioden 1986-90 er 19. Statistisk sett er tallene her imidlertid så små at en skal være forsiktig med å trekke for store konklusjoner om utviklingen fra år til år.

Størstedelen av dødsulykkene i 1990 skjedde på riksvegene i Romsdal.

Ulykkesårsak

I Møre og Romsdal skjer bare ca. 10% av trafikulykkene i spesielt ulykkesbelastede punkt, og disse finner vi stort sett i byene og de største tettstedene. Den dominerende delen av ulykkesmengden ligger altså spredt ut over store deler av vegnettet, nesten like mye på rettstrekning som i kurver og kryss. Enkle forklaringer på ulykkesårsaker gir derfor sjelden "riktig svar". Årsakssammenhengen er svært sammensatt, og som regel er det riktigere å snakke om årsakskjeder enn om klare enkeltårsaker. Trafikksikkerhetsarbeid er derfor et tilsvarende mangfoldig og sammensatt arbeidsområde. De fleste av etatens aktiviteter innvirker på trafikksikkerheten, direkte eller indirekte.

SALG AV KONKURRANSEMASKINER

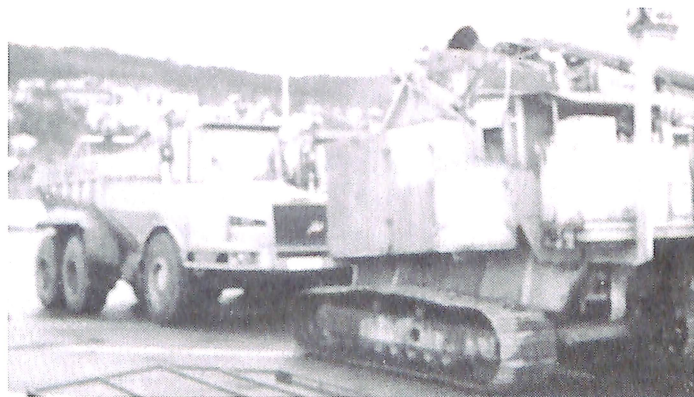
Maskinavdelinga har i lengre tid kjempet for å holde sine to Moxy-dumpere i arbeid til en regningsvarende pris. Dessverre måtte vi kapitulere og fremby dem for salg, i første omgang til Vegvesenet i andre fylke.

Det viste seg snart at de fleste fylkene hadde samme problem som oss, men Statens vegvesen Rogaland var interessert da de hadde en større jobb i forbindelse med Rennfastprosjektet.

Folk fra maskinavdelinga var her oppe den 23. april og kikket på maskinene. De likte tydeligvis det de såg, for i tillegg til dumperne ble vi av med en ukurant belteknuser og et powerscreen.

En liten trøst er det at maskinene fortsatt blir i etatens tjeneste, og salgssummen kan vi bruke til å kjøpe mer aktuelle maskiner for.

Asbjørn Molaup



Utstyret oppstilt på Hamneterminalen klart for utskipping med m/s «Nordskott».

AKSJON MOT ULOVLEGE REKLAMESKILT

Kommerielle skilt kan skjule leikande barn, vere til ulempe for svaksynte og ta merksemda frå trafikkbildet. Slik reklame har vore årsak til mange ulykker.

Statens vegvesen Møre og Romsdal har frå 1. mai 1991 i samarbeid med politi, kommunar og interesseorganisasjonar sett i gang ein aksjon for å få fjerna ulovlege reklameskilt.

Alle skilt som står på vegens eigedomsområde samt dei skilt utanfor vegområdet som kan seiast å vere trafikkfarlege (distraserande, sikthindrande o.l.) blir fjerna.

Vegkontoret gjekk i april og mai ut med annonsar som varsla eigarar av slike skilt om at ulovlege reklameskilt vil bli inndratt og mellombels lagra på vegstasjonane før destruksjon. Alvorlege tilfelle blir anmeldt. Oppslag på langtidsparkerte bilar blir sett på like eins.

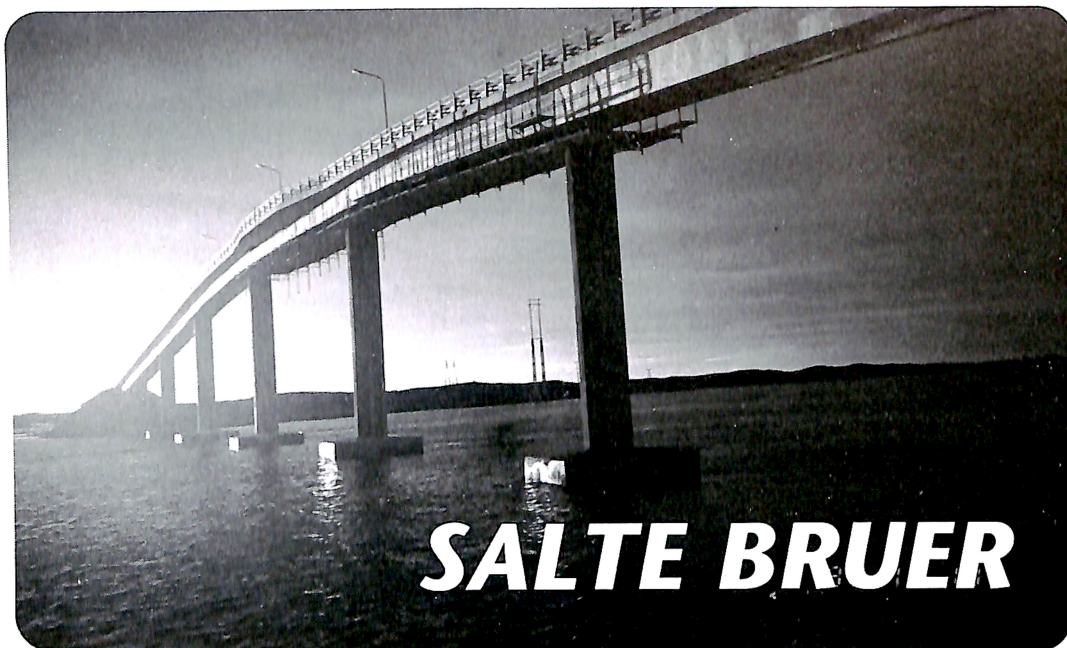
Interesserte kan ved å vende seg til vegstasjonane få brosjyren «Kunne ditt reklameskilt vært årsak til denne ulykken?», som gjer greie for bygningsloven, naturvernloven og vegloven sine skiltbestemmelser.

Bildet øverst: Eksempel på ulovleg reklame påklistra langtidsparkert bil, frå Langveien (rv 16) i Kristiansund.

Bildet i midten: Malingsreklame like ved det ulykkesbelasta «Køffkrysset» i Kristiansund.

Bildet nederst: Meir maling - her markedsført ved hjelp av reklame på traktorskuffe! Løkkemyra, Kristiansund. Denne blei omgåande fjerna av vegmeister Dragset etter at bilar hadde køyrt i grøfta.





SALTE BRUER

Alle bruer har en livslengde. I den seinere tid har vegmyndighetene sett at bruer i kyststrøkene vil ha kortere levetid enn «innlandsbruer» dersom det ikke settes inn motiltak. Årsaken er at saltinntrengning på grunn av sjøsprøyt har større skadevirkninger enn Statens vegvesen og annen ekspertise regnet med. Saltinntrengning fører til armeringskorrosjon. Men det er viktig å være klar over at korrosjonen pr. i dag IKKE er av en slik art at bruens sikkerhet er truet. Problemet er ikke enestående for Norge.

Statens vegvesen gjør store anstrengelser for å forlenge kystbruens levetid gjennom

- kartlegging av kystbruer med de største skadeproblemene
- forebyggende vedlikehold
- videreutviklede tradisjonelle metoder
- nye elektrokjemiske metoder
- bygging av nye bruer der det ikke er økonomisk forsvarlig å reparere (i hovedsak gjelder dette mindre bruer)
- strengere krav til nye bruer.

Statens vegvesen har et omfattende program for å bedre livslengden på utsatte kystbruer, slik at skadene bekjempes før de blir alvorlige.

Det har vist seg at vi også her i fylket har fått store ska-

der på betongbruene. På Verjeskiftet bru i Smøla kommune har vi i samarbeid med SINTEF satt i gang et prosjekt for å overvåke korrosjonen av armeringa i betongen. Det er også undersøkelser i gang på Steinvågsundet bru i Ålesund og på Runde og Nerlandsøy bruer i Herøy.

Statens vegvesen har gått i bresjen her i landet på forskningsområder som har tilknytning til kystbruens vedlikehold. Også den fremste utenlandske ekspertisen har vært, og blir, benyttet når det gjelder vedlikeholdsmetoder og krav til nye bruer. Forskningsinnsatsen har vært rettet dels mot forebyggende tiltak (overflatebehandling) og dels mot videreutvikling av reparasjonsmetodene. I sitt vedlikeholdsarbeid bruker Statens vegvesen forskjellige metoder for å utbedre

saltskader. Metodene er teknisk avanserte og til dels kompliserte å utføre. Enkelte av tiltakene trenger kontinuerlig overvåking (elektrokjemiske).

Statens vegvesen kartlegger skader på utsatte bruer for å kunne sette inn tiltak på de deler av brua der det er nødvendig. Undersøkelsene skjer etter en mal, felles for Vegvesenet. Bru-dateregisteret brukes i kartleggingsarbeidet.

Det er innført strengere krav ved bygging av nye bruer i utsatte strøk. Dette gjelder for bruer bygd etter 1988. Brueksptisen forventer langt færre skader i forhold til i dag. Levetiden økes dermed betraktelig.

Årsaker til problemene

Vegvesenet, entreprenører og konsulenter har tid-

ligere undervurdert klimaets nedbryting av betong på grunn av at datidens kunnskap var mangelfull. Problemer av samme art fins over hele verden. Utfra nåtidens kunnskap var kravene i Norsk Standard ikke strenge nok.

Problemet gjelder i hovedsak 70-årenes bruer. Grunnen til dette er at kystbru-boomen begynte i disse årene. Derfor forskjell på «gamle» bruer og bruene bygd i værharde strøk i 70-årene.

Da problemene begynte å vise seg, tok Statens vegvesen initiativ til å innføre miljøklasser; det vil si strengere krav til betongkonstruksjoner i værharde strøk.

Kartleggingen er kommet godt igang når det gjelder omfang. Men etterkontrollen (kontroll av bruens tilstand i dag) er både tid- og ressurskrevende.

Skadeomfanget anslås til om lag 300 mill. kroner, dvs. 10 prosent av de totale årlige vedlikeholdskostnader her i landet.

Skadene er konsentrert om få områder på bruene, i hovedsak opp til 8-10 meter over havoverflaten.

Når det gjelder salting av bruer av trafikksikkerhets-hensyn, er det viktig å merke seg at alle bruer som saltes er dekket av vanntett betongmembran og et slitasedek av tett asfalt.

Bildet øverst på sida viser Verjeskiftet bru. Rehabilitering.

Foto: Per Austnes

Informasjonskonsulent/redaktør Odd Williamsen tar fra slutten av juli (etter sommerferien) to års permisjon. Han skal prøve seg som informasjonsleder i Kristiansund kommune.

Fra Vegvesenets 125-års jubileum var det ikke så langt skritt å ta til

Kristiansunds 250-års jubileum, og han ser fram til et mer sivilisert liv blant sine egne. Bilen skal parkeres, stresskofferten byttes ut og vegsentralbrakka ofres til fordel for blokkliv i Myra. Han er allerede innvalgt i borettslagsstyret.

Odd skal fortsatt være informasjonsansvarlig for KRIFAST, og vil en dag i uka holde hus hos Andor & Co på Høgset for å lage nyhetsbrev, fore media, drive med utstillinger, besøk og konferanser. Og ikke minst for å planlegge den gedigne åpningsfesten. Og så skal han spille enda mye mer kontrabass enn før, forlyder det. - «Etter 6 år i en sånn jobb er det på tide å luften seg litt», mener han - «det er fort gjort å bli en del av det systemet man på brukernes vegne er satt til å betrakte med kritisk blick». Vikariatet er utlyst.

ODD TAR PERM



Bildet vi ser er fortettet situasjon der bladets redaktør soper med seg det som fins av info-materiell om Eurotunnelen, mens A/S Fastlandsfinans' Knut Engdahl tar det hele med stoisk ro.

Foto: Anders Moen

NASJONAL HANDLINGSPLAN SKAL UTARBEIDES

I stortingets spørretime onsdag 17. april bekreftet samferdselsminister statsråd Kjell Opseth, at det nå er vedtatt at det skal utarbeides en nasjonal mål- og tiltaksplan for det samlede trafikksikkerhetsarbeidet i Norge.

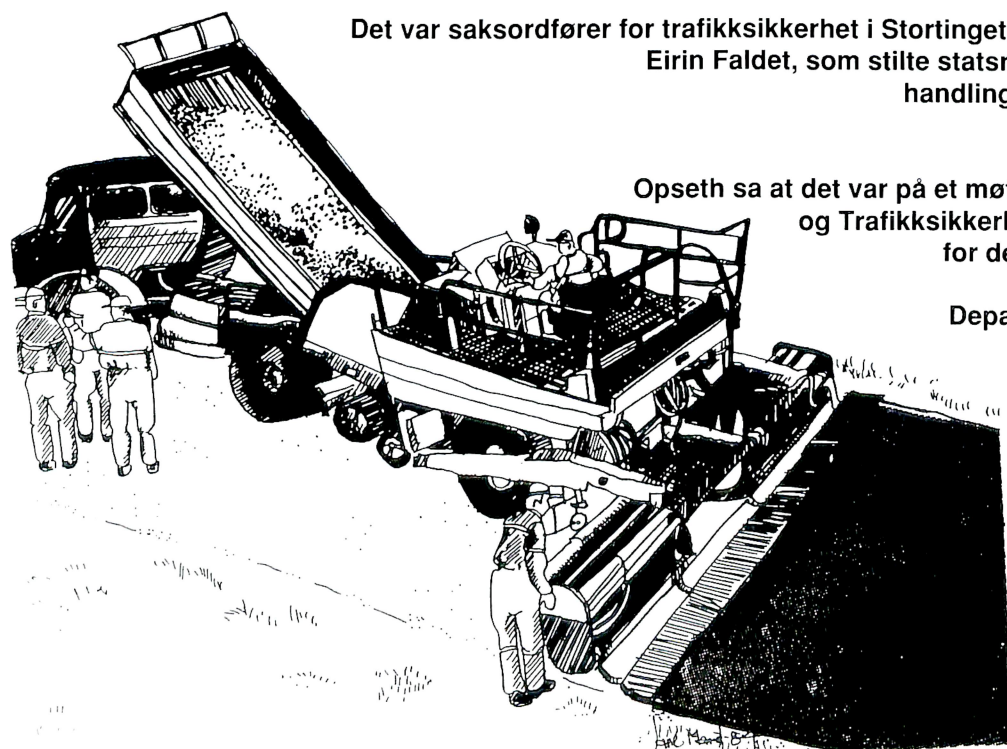
Det blir i disse dager arbeidet med å opprette en styringsgruppe for prosjektet. Arbeidet med planen er lagt opp for å være et faglig grunnlag for departementet sitt arbeid med stortingsmeldingen om Norsk veg- og vegtrafikkplan for 1994-97.

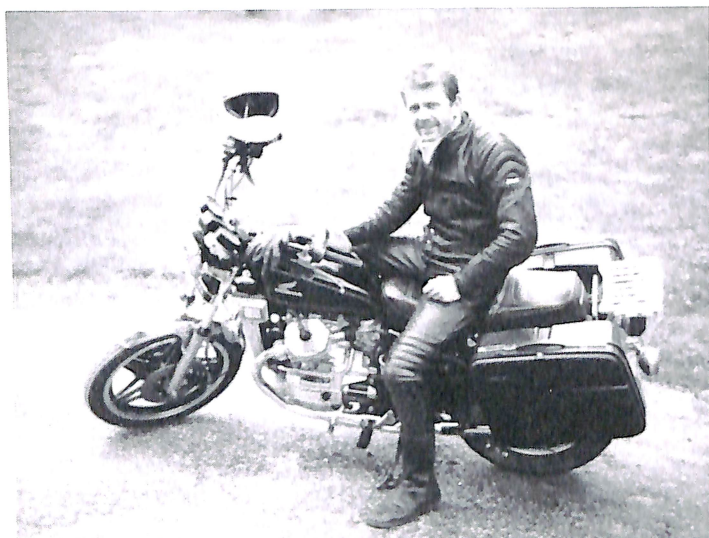
Det var saksordfører for trafikksikkerhet i Stortinget og medlem av samferdselskomiteen, Eirin Faldet, som stilte statsråden spørsmålet om en samlet norsk handlingsplan, idet hun pekte på at alle fylker forlenget har fått slike planer.

Opseth sa at det var på et møte mellom Samferdselsdepartementet og Trafikksikkerhetsrådet 14. februar i år at strategien for det nasjonale trafikksikkerhetsarbeidet fram mot år 2000 ble diskutert.

Departementet var på dette møtet spesielt opptatt av å drøfte den prosessen som kunne føre til en mulig handlingsplan.

Statsråden føyde til at alle som arbeider med trafikksikkerhets-spørsmål selvsagt vil bli trukket inn i arbeidet med en nasjonal mål- og tiltaksplan for trafikk-sikkerhet.





KRIFAST-KRUMTAPP

PÅ MC

Helge Lilleidet (43) fra Osmarka er «kontorsjef» på KRIFAST's byggelederkontor på Høgset. Han styrer med sentralbord, arkiv, post, møterom og informerer de vitebegjærlige. Han er tidligere yrkessjåfør og har sett mange hundre km veg med tilhørende trafikkantatferd fra lastebilvinduet.

På fritida er han leder for Øre Trial-klubb, ei forening for motorinteressert ungdom i Gjemnes kommune. Formålet er trivsel og trafikk-sikkerhet. For å få klubben til å fungere legger Helge ned mange hundre arbeidstimer og ikke så rent lite penger hvert år. Det er selvsagt flere ledere i miljøet, men klubbens kasserer, lensmannsbetjent Knut Gunnar Grundtjern slår fast at Helge kommer i ei særstilling.

Helge er motorsykelentusiast. Han har kjørt MC siden han var 16 år, og ser på sykkelen som hobby og transportmiddel. Når andre pusser båt i påska, pusser Helge sykkel. Han har en 500 kubikker, av den moderate og rolige sorten. - Racere har ikke noe å gjøre på norske veger, mener han.

På tohjulingen oppleves vegnettet annerledes enn fra bil. Små ujevnheter, sprekker, kanter og sporfylling kan få forhjulet ut av kurs. Tømmer som stikker fram i vegen er farlig, kjøretøyet skjules lett bak skilt og biler.

- Nettopp derfor er opplæring så viktig!

Øre Trial-klubb har lært opp 80 nybegynnere og slitt ut 3 sykler siden starten sommeren 1987. Soknepresten var første leder, og prestegårdsløa holder klubben nå på å restaurere to rom i til verksted og opp-

holdsrom. Et 7 mål stort område som er godkjent som treningsbane disponeres også på prestegården.

Klubben har nå 15 aktive i alderen 12-18 år. Mange medlemmer slutter når de når den alderen at de lovlig kan kjøre på veg. Derfor er tyngden av medlemmer mellom 12-16 år, men noen opp til 20. 12-åringene kan lovlig kjøre de spesielle trial-syklene på offentlig godkjente baner. Sporten er ganske ny i Midt-Norge, men det fins allerede fire klubber i Molde/Kristiansund-regionen (siste tilvekst er Averøy) og en på Skodje. Andre fins i Nord-Trøndelag, på Sørlandet og Østlandet.

- Hva er trial?

- Historien går tilbake til motorsykkelenes barndom, forteller Helge. Da engelsk ungdom ble lei av revejakt og MC'en ble tilgjengelig, tok trial over jaktstiene til ferdighetskjøring i terrenget. De brukte standardmotor-sykler med store hjul. I dag bruker vi spesielle trialsykler som ikke kan registreres. 50 kubikkere til 12-16 åringene og 250 kubikkere fra fylte 16 år.

- Hva er sportens ide?

- Konsentrasjon og ikke hastighet, er poenget. Du skal beherske motorkjøretøyet som din egen kropp. Vi er tilslutta Norges Motorsykkelforbund og Idrettskretsen.

- Konkurreres det?

- Nei, vi driver ikke ordinære konkurranser i vår klubb, men møter heller de tre naboklubbene på «stevner» om sommeren.

En del klubbssamlinger har spesielle temaer som f.eks. hjelmbruk, forsikring/ansvar, besøk fra politi/UP og holdninger til alkohol.

Vi er mer opptatt av trafikk-sikkerhet og av å ha et konstruktivt tilbud til kommunens ungdom.

- Er det dyrt?

- Det koster 500 kr året å være medlem. Da dekker klubben alt: sykkel, bane, bensin, verneutstyr og forsikringer. Medlemstallet begrenses faktisk mest av antallet tilgjengelige sykler. Vi går nå ut til andre lag og organisasjoner og til forsikringsselskapene for å prø-

ve å skaffe penger til flere treningssykler.

- Samarbeider dere med kjøreskolene?

- Ja, vi har god kontakt om teoriopplegg, øvelser og ikke minst om forberedelser til mopedførerbevisprøven.

- Men en del skader blir det vel?

- Nei, vi har lite skader. Færre enn fotball og slalåm, selv om vi gjerne trener på kollisjoner. Årsaken er lav fart og fokus på verneutstyret.

- Hvorfor bruker du så mye fritid og ressurser på akkurat dette?

- Jeg liker å jobbe med barn og ungdom og har i 30 år hatt en levende interesse for motorsykler. Jeg har tidligere vært leder for langrenn og skyting, og har fortsatt ansvaret for friidrett i Os-



Trial er ferdighetskjøring i terrenget. Løypa har bare naturlige hindre. Det kan lønne seg å gå til fots først.

VI GRATULERER



50 år

Inge Håvik, Austefjorden	26. august
Kjell Dahl, Hovdenakken	15. september
Hilmar Marius Stein, Skodje	2. oktober

60 år

Petter Aarset, Skodje	10. august
Ingar Husvik, Eidsvåg	21. august
Marton Roger Otterlei, Brattvåg	1. september
Torbjørn Furesund, Tingvoll	22. september



Trial-trening gir forutsetninger for å forsere ujevnheter i vegbanen. Her en dagligdags situasjon fra fylkesveg 289, Torvikdalen i Gjemnes.

marka IL. Men det er altså bare trial som forener motorinteresse, trafiksikkerhet og ungdomsarbeid. Vi forbereder ungdommen på kjøring på offentlig veg, i inntil 4 år. Antall politisaker om ulovlig kjøring har gått ned, og hjelmbruken har økt i vår kommune. MC-miljøet er sårbart for ødeleggende elementer, og et konstruktivt grunnlag i ungdommen fører gentlemansarven videre. MC-folk hjelper alltid en kollega i nød. Det er forresten artig at så mange 40-åring

nå finner tilbake til hobbyen og livsstilen igjen.

- Noen ønsker på fallrepet?

- Vi trenger nye sykler! De koster 18-25 000 pr. stk og de eldste er nå nedslitt etter intens opplæring. Vi håper samfunnet ser verdien i arbeidet vårt!

På vårens info-møte som klubben holdt om trial hadde vi et oppmøte på 30 ungdommer og en del foreldre.

Intervju: Odd Williamsen

VEGVESENETS SVAR PÅ VEBJØRN SAND?

ERLING PILSKOG



Erling Pilskog (52) fra Ørsta er ansatt i Statens vegvesen Møre og Romsdal. Han er vår kontrollør hos entreprenører som bygger tunneler på anbud. Han er nå på E 69-anlegget (tunnel Skafonna-Gridset), på Åndalsnes-sida, og passer på Selmer Anlegg. Han hadde samme type jobb på Fannefjordtunnelen.

Tidligere var han tunneldriver, og har arbeidet bl.a. i Valldal, Gravanaset, Ørneveg-tunnelen, Overå-Linge, Eiksund, Viset, Sørnes-Hatleåsen (Ålesund). Han har vært i Vegvesenet siden 1973, før det hos private anleggsfirma.

Det spesielle er at han maler bilder (olje og akvarell) fra tunneldrifta (ved siden av landskap). Han har ca. 20 ulike tunnelmalerier i olje. Her brukes en spesiell teknikk med kniv for å få fram fjellstrukturen og de trolske lysvirkningene i tunnelen (hodelykter, laser, lyskastere).

Han har 5-6 av disse sjøl, resten har han gitt bort til kolleger. Det henger bilder på vegsentralen, flere vegstasjoner og et Pilskog-bilde var Arbeidsmandsforbundets gave til vegsjefens 60-års dag. Et oljemaleri fra Fannefjordtunnelen blir Molde Tunnel- og Bruselskaps gave til Statens vegvesen ved åpninga av Skålavegen 7. juni 1991.

Han er i gang med en historisk serie om utviklingen i tunneldriverfaget, fra det mest primitive med håndredskaper til dagens teknologi. Veg og Virkes forsidebilde denne gangen hører til her.

Erling har alltid skisseblokk med, og maler på kveldstimer både på brakka og hjemme. Mange bilder har blitt til på baksida av dynamittkasselokk.

Pilskog kaller sjøl dette for en sjølffinansierende hobby. Han har lært teknikkene bl.a. gjennom NKS-brevkurs og har et rom fullt av bilder hjemme i Ørsta. Han har hatt et par salgsutstillinger på Hareid og ellers vært med på mange kollektivutstillinger. Han selger bra. På 70-tallet hadde han utstilling sammen med Jostein Holmem i Valldal. Holmem (fra Isfjorden) var da også tunnelarbeider, men mens de to sammen drev på i Gravanestunnelen tok han beslutningen om å søke Statens Kunstakademi i Oslo. Han har nå fullført dette, og bor i Oslo.

Pilskog mener at billedkunst er en usikker leveveg og at han trives best med fast lønn og Vegvesenets høge levestandard!

Odd Williamsen

BJARNE REKDAL SI VEGSOGE

Bjarne Rekdal døydde som meldt i forrige utgåve 13. oktober 1990, 90 år gammal. Eit aktivt liv i samfunnet si teneste var dermed slutt.

Frå først i 1970-åra hadde Bjarne Rekdal ein betydeleg lokalhistorisk produksjon - då først og fremst innafor veghistorie og samferdsel. Han hadde heile fylket som arbeidsfelt. Kva han hadde skrive og kvar det var publisert, var det truleg berre han sjølv som visste. Då han tok til å nærme seg 90 år, bad Romsdal Sogelag han derfor om å lage eit komplett oversyn over forfattarskapen sin med tanke på publisering i årsskriftet. Den 15. august 1990 runda han 90 år, og han greidde så vidt å fullføre bibliografien - med god hjelp av sonen Magne.

Bjarne Rekdal var ein mann utan store ord. Han var ein ordensmann med stor arbeidskraft, derfor fekk han gjort så mykje. Vi som lærte han å kjenne på hans eldre dagar, ser han for oss - roleg og verdig. Denne lista er lånt frå Romsdal Sogelag si årbok 1990. Som vi ser dominerer Veg og Virke som publiseringsstad.

Bjarne Rekdal Artiklar og skrifter

Sande Sogelag

Segn og Soge nr. 6 (1982): * Om vegar i Sande herad. s. 1 - 12
Segn og Soge nr. 7 (1983): * Om vegar i Sande herad - del II. s. 45 - 52

Herøy Sogelag

Tidsskrift for 1937: * Vegbygging i Herøy. Foredrag på jubileumsfesten til Herøy kommune. s. 26 - 34
Tidsskrift for 1942: * Leikanger sokn og Leikanger kyrkje. s. 85 - 92
Tidsskrift for 1945: * Avskrift av femårsmelding for 1841-45 frå lensmann Cappelen til foged Lindholm. s. 118 - 123
* Gamalt fraa Runde. Brandskaden. (Om brannen på Rundegarden 17.01.1864). s. 126
* Om forlis av eit spansk krigsskip ved Runde i 1588 (?). s. 139 - 140
Folk og Fortid 1967: * Dr. Sophus Marius Petter Høegh og legatet til minne om Alette Thiis Moe. født Høegh. s. 102 - 110
Folk og Fortid 1972: * Vegbygging Leikanger - Jøsok. s. 146 - 148
Folk og Fortid 1973: * Dragesund bru - i vegsamband og sjølei. (Korleis eit vegsamband og eit betre gjennomfartslaup i sjølei vart til.) s. 161 - 184
* Hovudvegen frå Leikanger til Larsnes. (med "Arbeidsskipnaden ved bygging av hovudvegen frå Leikanger til Larsnes".) s. 185 - 199
Folk og Fortid 1975: * Vegbygging i Herøy på 1800-talet. s. 61 - 67
Folk og Fortid 1978: * Stridestraumen bru. s. 165 - 174
Folk og Fortid 1980: * Vegbygging på Runde. s. 24 - 28
Folk og Fortid 1981: * Veglengdemåling mellom sjøskystasjonar. s. 94 - 95
Folk og Fortid 1982: * Dokument om vegarbeid for 150 år sidan. s. 129 - 133
Folk og Fortid 1983: * Veglengder mellom Herøy og Ulstein. s. 201 - 203
Folk og Fortid 1990: * Lensmannsteneste i krigstid. s. 7 - 15

Ymse frå Herøy

* Herøy. Oversyn gjeve til Opplysningskomiteen for gjenreinsningsarbeidet (i Fosnavåg 6.februar 1946.) 8 sider.

Sunnmøre Historielag

Tidsskrift for 1973/74: * Vegbygging i førre hundreåret. s. 81 - 92
Tidsskrift for 1975/76: * Om skiping av brulaug i Dale tinglag. s. 90 - 95
Tidsskrift for 1977: * Den første veginndelinga på Søre Sunnmøre etter veglova frå 1824. s. 68 - 79
Tidsskrift for 1978: * Vegsamband gjennom Vatne og Skodje til Ålesund. s. 67 - 74
Tidsskrift for 1981: * Vegbygging i Sunnlyven tinglag. s. 65 - 70
Tidsskrift for 1985: * Den første vegbygging på Fjørtoft. s. 94 - 95
* Utlysing av veg- og bruarbeide i 1829. s. 96 - 97
Tidsskrift for 1986: * Veggen Valldalen - Romsdalen. s. 122 - 137

Ålesunds Museum

Skrift nr. 5 (1975): * "Den aalesundske Hovedvei". (Hovudvegen frå Tøsse til Ålesund.) s. 41 - 49
Skrift nr. 7 (1977): * Hestehald og vegvedlikehald i Ålesund i 1845. s. 61

Skodje Sogelag

Årsskrift 1978: * Vegsamband gjennom Vatne og Skodje til Ålesund.

Romsdal Sogelag

Årsskrift 1923: * Gjelstenlida. s. 53 - 56
Årsskrift 1974: * Gardane Eik i Vestrefjorden og Ramsvik og Høgset på Midøy tilhøyrande Sunnmøre i det geistlege og Romsdal i det verdslege. s. 115 - 118
* Vegsamband gjennom Årødalen og Malmeffjorden. s. 30 - 45
* Båtleia over "Draget" på Bolsøya. s. 117 - 118
Årsskrift 1976: * Romsdal Tuberkulosehjem - Romsdal Helseheim. s. 18 - 41 (Også særtrykk.)
* Føresegner frå 1828 for bygging av bygdevegbruer. s. 49 - 50
Årsskrift 1977: * Den første amtsingeniøren i Romsdals amt. s. 73 - 75
* Steinkvelvbrua på Skjerså. s. 76 - 80
Årsskrift 1978: * Kvelvingsbru av stein på Gjerset i Rauma herad. s. 118 - 124
* Skyss-skitte i Romsdal futedome i 1820. s. 125 - 127
Årsskrift 1979: * Gamle ferdslveggar mellom Tomrefjord og Vestnes. s. 117 - 121
* Gamle bruer på Skorgen i Vestnes. s. 122 - 127
* Torskefiske med båtar frå Moldegård i 1890. s. 133 - 134
(Alle artiklane er samla i eit felles særtrykk.)
Årsskrift 1980: * Brusambandet mellom Ona og Husøy. s. 33 - 36
* Dei første offentlege vegane i Bud Prestegjeld (del 1). s. 189 - 205
Årsskrift 1981: * Dei første offentlege vegane i Bud Prestegjeld (del 2). s. 121 - 136
* Romsdalingar som har fått Borgerdådsmedaljen. s. 149
Årsskrift 1982: * Bygdevektarar. s. 162 - 164
* Vegbygging på Harøy 1869 - 1889. s. 177 - 185
Årsskrift 1985: * Lensmenn som vegtilsynsmenn i Romsdals amt. s. 158 - 164
Årsskrift 1987: * Vegar på Otroy og Midøy. s. 148 - 157
Årsskrift 1988: * Dei første planar for motorvogndrift i Romsdals amt. s. 166 - 171
* Tankar frå 1830 om statsmidlar til fremjing av jorddyrking. s. 182 - 184

Romsdalsmuseet

Årbok 1977: * Snøtromle til vintervegareid. s. 9 - 14
Årbok 1978: * Snøploger og snøplogkøyring. s. 53 - 59
Årbok 1979: * Mile- og halvmilestoppar. s. 10 - 16
Årbok 1980: * Føresegner om grunder i Romsdals amt. s. 24 - 28
Årbok 1982: * Vedtak av amtmannen om bygging av bygdeveggar i Sund, Vågøy og Fanne tinglag, og innverknad ved formannskapslova av 14. januar 1837. s. 64 - 81

Romsdal Ungdomssamlag

I 30-årskriftet utgjeve i 1925: Molde og Omegn Ynglingeforening 1887 - 1902.

Nordmøre Historielag

Årsskrift for 1977: * Hovudveggar på Nordmøre då veglova frå 28. juli 1824 tok til å gjelde. s. 34 - 36
Årsskrift for 1978: * Bygdeveggar på Nordmøre då veglova frå 1824 tok til å gjelde, og bygging av nye bygdeveggar i samhøve med denne lova. s. 47 - 86

Nordmøre Historielag og Nordmøre Museum

Årbok for Nordmøre 1981: * Den første offentlege landevegen til Kristiansund. s. 60 - 64
Årbok for Nordmøre 1984: * Vegbygging i Edøy tinglag. s. 57 - 74
(Også særtrykk utgjeve av NH & NM.)
Årbok for Nordmøre 1986: * Elveferger og bruer i Driva og Surma. s. 49 - 54
* Skyssvesenet i Kristiansund i 1822. s. 55 - 58

Møre Forlag

Vår gamle kystkultur på Møre II, redigert av Kristian Opstad (1986).
* Romsdal Amtsskule Fylkesskulen. s. 139 - 181

- * Veginspektørskipnaden i Romsdals Amt i tida 1826 - 1894.
- Veginspektørar. s. 192 - 198
- * Lensmenn som vegtilsynsmenn i Romsdals amt (Møre og Romsdal fylke) i tida 1826 - 1963. s. 199 - 204
- * Skysstasjonar i Romsdals Amt 1820 - 1931.
- Nye lover 1821/24/45.
- * Nordmøre fogderi.
- * Romsdal fogderi.
- * Sunnmøre fogderi.
- Politiløyve for å skyssse reisande. s. 205-303

Bygdeboka II, Aukra, Midsund og Sandøy, redigert av Kristian Opstad (1984).

- * Om bygdevegen Hollinga - Kringstad. s. 73 - 79
- * Eignedomsområde for fylkesveg T-202 på Otroy. s. 81 - 84
- * Breidde på den gamle bygdevegen i Midsund. s. 84 - 85
- * Frå krut til dynamitt. s. 86
- * Vegbygging Eikrem - Aukra. s. 87 - 89
- * Fylkeveg 204 rundt Midøya. s. 90 - 92
- * Vegbygging på Harøy 1869 - 1889. s. 93 - 100

Statens Vegvesen, Møre og Romsdal

- Veg og Virke nr. 1 1972: * Vegarbeid for 100 år siden. s. 12 - 13
- Veg og Virke nr. 2 1972: * Nattevandrarar og Brua. s. 21
- Veg og Virke nr. 3 1972: * Reismåte for 60 år sidan. s. 8
- Veg og Virke nr. 2 1973: * Tilbørlig frygt - - - s. 44
- Veg og Virke nr. 2 1974: * "Fra Lister og Mandals amt". s. 29 - 30
- Veg og Virke nr. 4 1974: * Veginspektørskipnaden i Møre og Romsdal. s. 50 - d53
- Veg og Virke nr. 2 1975: * Vegen Valldalen - Romsdalen. s. 24 - 29, 51 - 55
- Veg og Virke nr. 1 1976: * Frå krut til dynamitt. s. 22
- Veg og Virke nr. 1 1978: * Drivkraft frå Stridestraumen i Herøy. s. 47
- Veg og Virke nr. 2 1978: * Vegvisar på Heggem, oppsett i 1828. s. 13
* Fastlandssamband 1830. s. 13
* Postbonden vart friteken for vegarbeid. s. 31
- Veg og Virke nr. 3 1978: * Haldeplass og nærmiljø. s. 17
- Veg og Virke nr. 4 1978: * Pengebruk og budsjett. s. 24
- Veg og Virke nr. 1 1979: * Frå krigstida i 1940 - ansvar og reiskap. s. 4
* Snøbrøyting ved riskøyring. s. 9
* Vegkassereknaskapen og boktrykkaren. s. 21
* Nordmøringar gjorde ikkje krav om vederlag for vegfyll. s. 25
- Veg og Virke nr. 2 1979: * Den første snøplogging med bilar og traktorar i Møre og Romsdal. s. 14 - 22
* Språkbruk i vegoppsynstjeneste. s. 26 - 27
- Veg og Virke nr. 3 1979: * Då vegen Leikanger - Larsnes (seinare riksveg 61) stod i toppklasse. s. 11
* Gammal bru og gammal landingsstad på Vestnes. s.46 - 49
- Veg og Virke nr. 4 1979: * Steinkvelvbrua på Kvistad i Hjørundfjord. s. 47 -49
* Samferdsle i 1879. s. 46 - 47
- Veg og Virke nr. 3 1980: * Mineringsarbeid i 1829. s. 21
* Stor klagelyst. s. 49
- Veg og Virke nr. 2 1981: * Landingsvor for skysskiftet Hellsylt. s. 18 - 20
* Betaling for vegarbeid i 1829. s. 27
- Veg og Virke nr. 3 1981: * Lønsfastsetjing for 150 år sidan. s. 55
- Veg og Virke nr. 4 1981: * Snøbrøyting på vegen over Ørskogfjellet. s. 40 - 43
- Veg og Virke nr. 5 1981: * Kva skal ferjekaistaden på Furnes heite - Vestnes, Furnes eller Furnes? s. 74 - 77
- Veg og Virke nr. 1 1982: * Vegettersyn i 1828. s. 59
- Veg og Virke nr. 1 1984: * Vedlikehald for hundre år sidan. s. 53
- Veg og Virke nr. 2 1984: * Den gamle svingbrua over Flatsetsundet. s. 22 - 24
- Veg og Virke nr. 3 1984: * Vegkontoret - 90 år i vekst og flytting. s. 17 - 21
- Veg og Virke nr. 4 1984: * Elveferjer i Surnadal. s. 32 - 33
- Veg og Virke nr. 1/2 85: * Offentlege ferjestader ved Driva i Sunndal. s. 39 -41
* Snørydding og vinterstengde vegar. s. 41
- Veg og Virke nr. 3 1985: * "Vaskeribygninga" på Reknes. s. 16
* Vegen gjennom Eidsdalen (frå kløvveg til "Ørnevegen" - riksveg nr. 58). s. 21 - 22
- Veg og Virke nr. 4 1985: * Krigstid og sprengstoff. s. 57
* Herverkløst for 100 år sidan. s. 66
- Veg og Virke nr. 1 1986: * "Knuten" på Geirangervegen. s. 36
* Vegsamband mellom Muri og Sylte. s. 37
* Om veg på Bolsøya. s. 43
- Veg og Virke nr. 3 1986: * "Blåfjellsbrakka" ved Geirangervegen. s. 15
* Vegbygging i Sunnlyven tinglag. s. 16 - 17
* Steinsvikeidet. s. 27 - 28
- Veg og Virke nr. 4 1986: * Stykkestolpe ved vegen gjennom Sunnlyvsbygda. s. 4
- Veg og Virke nr. 1 1987: * Det første elektriske tennapparat i dette fylket. s.17
* Nettet: Kommunal innstramming til vegarbeid i 1870. s. 18
* Stiftsgrensestolper på Ørskogfjellet. s. 44
* Vandrebibliotek for arbeidarar i Statens Vegvesen.

- Arbeidarbot vart førstetilskot til bibliotek for vegarbeidarar. s. 50 - 51
- Veg og Virke nr. 2 1987: * Øvstestøl steinkvelvbru. s. 32
* Medan vi venter på den store 100-års festen: Geirangervegen. s. 44
- Veg og Virke nr. 3 1987: * Riksveg 661 mellom Tomra og Rekdal. s. 20 - 21
* Amtmann H.M. Krohg og det kommunale sjølvstyret. s. 27
- Veg og Virke nr. 4 1987: * "Lillebø-vasslet". s. 39
* Knut med lånen: ut med veganda. s. 43
* Amtgrensestolpar på Sunnmøre. s. 44 - 45
- Veg og Virke nr. 1 1988: * Amtgrensesteinar på Nordmøre. s. 36
* Lubbenes. (Tale under "Kakelag på Lubbenes"). s. 37 - 38
- Veg og Virke nr. 2 1988: * Vølingsarbeid på Fannestrandsvegen for 200 år sidan. s. 19
* Ein mann og brua hans: Drynasund steinkvelvbru. s. 42 - 43
- Veg og Virke nr. 3 1988: * Vegen over Ørskogfjellet. s. 48 - 49
- Veg og Virke nr. 4 1988: * Dei første planar for motorvogndrift i Romsdalsamt. s. 30 - 32
* For snart 70 år sidan: Den første snøplogging med bilar og traktorar i Møre og Romsdal. s. 38 - 42
* Den gamle Kongevegen opp Romsdalen. s. 52
- Veg og Virke nr. 1 1989: * Stein ved Romsdalsvegen med påskrift 7de Juni 1905. s. 27
* Minnestein ved Grytten kyrkje på Veblungsnes. s. 34 - 35
- Veg og Virke nr. 3 1989: * Horsgård - Buvik åpner snart! s. 20 - 21

Særskilte skrift

- * Mile- og halvmilestolpar - med skisse og bilete av stolpar. Maskinskrive og kopiert.
- * Rote- og stykkestolpar på dei offentlege vegane. Maskinskrive og kopiert.
- * Vegbygging og vegvedlikehald i Eikesdalen ved Bjarne Rekdal og Bjørn Austigard. 32 sider Særtrykk utgjeve av Romsdal Sogelag i 1984.
- * Muur og Broe over Aag-Dahlen i Grytten. 15 sider Trykt av Åndalsnes Avis' trykkeri 1980.
- * Steinkvelvbrua på Setnes. 12 sider Særtrykk av artikkel i Åndalsnes Avis nr. 96 og 97, (23. og 25. august) 1979.
- * Vegbygging i Vestnes i førre hundreåret. Prenta i Bygdebladet (Ørskog) i 1975.
- * Offentlege vegar i Romsdals amt i 1825. Etter skriv 6. mai og 8. juli 1825 med klassifikasjonsframlegg frå amtmannen til justisdepartementet og kongelig resolusjon av 6. september 1825, 5 sider Trykt ved Vegkontoret i 1983.
- * Offentlege vegar i Romsdals amt ved utgangen av 1845. 20 sider Trykt ved Vegkontoret i 1983.
- * Offentlege landgangsvorar i Romsdals amt. 25 sider Trykt ved Vegkontoret 1978.
- * Skysstasjonar i Romsdals amt (1820 - 1931). 34 sider Trykt ved Vegkontoret 1985.
- * Veginspektørskipnaden i Romsdals amt i tida 1826 - 1894. Lensmenn som vegtilsynsmenn i Romsdals amt (Møre og Romsdal fylke) i tida 1826 - 1963. 12 sider Trykt ved Vegkontoret 1985.
- * Leikanger sokn og Leikanger kyrkje. 50 sider Særprent utgjeve av Leikanger sokneråd i 1973.
- * Romsdal Sparebank 50 år. 75 sider Utgjeve av Romsdal Sparebank i 1981.

Skrift i høve trimturar som Kirkebakken eldersenter i Molde har skipa til for "Den gyldne spaserstokk":

- * Storlihytta. 5 sider Maskinskrive og kopiert i 1988.
- * Lubbenes. 4 sider Maskinskrive og kopiert i 1988.
- * Bolsøya, gammal kyrkjestad, tingstad med heradsnemning. 16 sider Maskinskrive og kopiert i 1989.
- * Moldegård, gardsdrift, drift av mølle, sagbruk og fiskefartøy for hundre år sidan (1888-1893). 20 sider Maskinskrive og kopiert i 1989.
- * Moldefjæren. 5 sider Maskinskrive og kopiert i 1989.

Andre skrift og dokument som gjev opplysning til vegbyggjingssoge i Møre og Romsdal (kome fram ved arkivgransking).

- * Instruks for Veirodemestrene i Romsdals amt og Lov angaaende Veivæsenet av 28. juli 1824. Trykt i 1843.
- * Lov angaaende Veivæsenet af 15de September 1851. Instruks for Lensmænd som veiofficialer. Instruks for Rodemestere af 1ste September 1884. Trykingsår ikke påført.
- * Vegkassereknaskap for Romsdals amt for åra 1826 - 1847, 1850 og 1851.
- * Femårsmeldingar frå amtmannen om amtet si økonomiske stode for femåra 1846- 50, 1851-55, 1856-60, 1861-65 og 1876-80.
- * Fotosamling (arkivnr. 1593) frå ymse vegar, vegavleveringar, snøbrøytingar, m.m.
- * Liste over innsamla og registrerte ting ved Vegsentralen på Årø.

Gult er kult!

GULT ER KULT blir kanskje det nye slagordet for Statens vegvesen. Vi har arva det etter en brusfabrikk som heller ville snakke engelsk. Alle vet jo at vegen er svart eller grå, men har du tenkt på at vegens vesen i sin innerste natur er klin gult? Og mye mer bevisst enn påskegulheten. Vi har til og med en skandinavisk standard for gulfarge nr. 1 til bruk på biler og maskiner.

Det største gule som fins i Møre og Romsdal er Vegvesenets flytende knuseverk «Knusaren 2». Med et navn som kunne vært en saftig bakromsvideo verdig, tøffer denne verdensrekorden omkring langs kysten og pulveriserer enhver bergknatt den får tak i. Mor Norge fraksjoneres, som det heter på fagspråket, til høvelige vegbyggingsmaterialer. Det fins ikke maken til «Knusaren». Derfor var den med som hovedattraksjon på Vegvesenets jubileumsutstilling i Geiranger sommeren 1989. Der greide den noe som ingen cruisebåter hadde klart på 120 år, nemlig å ta all utsikt fra strandhotelllets første etasje og å ta med seg bygdas kloakkledning da den reiste, så du skjønner vel at den sommeren hadde vi mye moro.

Gult er solens og intellektets farge. Den bærer også den gode intuisjon i seg. Statens vegvesen vil altså med å bruke gul farge på alle sine produksjonsmidler kort og godt uttrykke sitt sidepoeng «egenregi har egenverdi». Gule blomster sies å beskytte mot hekseri og onde øyne. Dette gjelder også for gule maskiner.

Husker du forresten den gamle vitsen om dem som var ute og gikk i Sahara? - Her har det jammen vært glatt, sa den ene. - Koss det? svarte den andre - ser du ikke kor dæm har strødd!

Vi kan jo ta flere av de klassiske veghistoriene. De 20

om å sveise fast spaden på mopeden er bare for dumme, selv om det nok faktisk har skjedd ... Og de om å skrive reiseregning med gaffel blir for interne. Men at rennestein blir lava på latin og at vegfolk alltid spør gateselgerne i syden om dagsprisen på gater, de kan vi ta med oss.

Ivar Aasen var en av disse oppsetsige fusentuster fra bygdene lenger sør for fylkeshuset som alltid hadde noe å klage på. Han skrev en gang til amtsingeniøren at

Vegen ligger så ymist til med staup og store krokur. Ein kjemer der som ein ikkje vil og fram i mange flokar.

Sveinen stemner i vegen radt med store voner i barmen, men vegen vert honom tid for bratt og voni møtest med harmen.

«Dei vil alltid klaga og kyta», sier nå jeg. Jeg har mer sans for Hallvard Eika, den tauste Telemarksbonden som i sin statsrådtid kommenerte et fromt vegønske på våre kanter med at de norske vestlandsvegene er så naturstridige at vi får være glad til for dem vi har, og i alle fall ikke kreve mer! Jf. også Oluf Rallkattli sine malende beskrivelser av Norges lengste elv - riksveg 50 på hans hjemtrakter, der folk i teleløsninga flyter forbi i jernsenger. Spør du hva de driver med, så får de høre at de sitter oppå bussen!

Arnulf Øverland er asfaltutleggernes hoffpoet. Han



skrev det gripende verset om at

«veien frem, det er veien ned, mot den sorte fred.»

Helt siden dette så trefende ble formulert i 1929 har vi stått på det vi makter med å frisere hullete, gjørmete grusveger til silent gliss - (uttrykket er lånt fra dusjforhengbrosjyrer) - uendelige asfaltflater med toppdekke ikke som nybona linoleum, men som det indre i en Stratos-sjokolade. Det skal friksjon til, må vite, her som i annen livgivende virksomhet.

Dermed er vi framme ved den vegbakterien som blir kalt gallionella. Dette utkropne kryptet godgjør seg

på trafikkstøvet i Ålesundstunnelene og er for øvrig påvist i Moldes parkeringstunnel. Krapylet lever av jern og boler seg til oppi Stratosstrukturene slik at det blir glatt og sleipt og vinterføre, selv om vi er innendørs og midt på sommeren. - «Naturens hevnn», mumles det. Gallionella'en er verst i trefelts-tunnel og styrer vel sin virksomhet etter Matteusevangeliets kap. 7, vers 13 - «bred er den veg som fører til fortapelsen». Veger Gud tør kjenne (av alltid freidigtypen) er altså helst to-felts.

De gule horder hviler aldri. For vi sover med termometer under hodeputa.

Odd Williamssen

TRAFIKKTRYGGLEIK PÅ NÆRT HALD

Hylande sirener både frå brann-, politi- og ambulanselilar og eit støyande redningshelikopter danna eit nært, dramatisk og verkeleg bilde av kva ei trafikkulykke inneber. Dette var nemleg eit av innslaga under dei store trafikkikkerheitsdagane som vart arrangert i Sunndal og i Surnadal 29. og 30. april. Biltilsynet Sunndalsøra spilte ein sentral rolle. Stasjonssjef Magne Ommedal har vore med på planlegginga heilt sidan initiativet kom i september 1990.

Biltilsynets utstilling var bygd opp omkring den nye «messe-hengeren», som no er restaurert etter brannen i Ålesund. Fokus vart sett på barnesikringsutstyr og eksempel på delar frå ulykkeskadde bilar - dekk, bremseklossar og bremserør som var utsletne og derfor årsak til at det gjekk gale.

Ommedal hadde òg laga til ein gammal bil med 10 opplagte tekniske feil, som publikum skulle prøve å finne og fylle ut «mangelapp». Her vart det ventetid, for tiltaket var svært populært, over 500 besøkande «kontrollerte» bilen på dei to dagane.

Biltilsynet har no teke kontakt med pedagogisk-psykologisk kontor for Indre Nordmøre, for å tilby desse kontrollsetlane for vitenskapleg analyse. Barn i alderen 8 - 12 år, som dominerte «kontrollgruppa» har nemleg ei noko anna oppfatning av kva som er farleg på ein bil enn det vaksne har, til dømes er det vanleg at dei svarer at det å kjøre utan skilt er noko av det farlegaste ein kan gjere.

Elevar både frå barne- og ungdomsskulane samt vidaregåande var med på aktivitetane. Også barnehagane hadde sitt eige trafikkikkerheitsopplegg.

Forebyggjande arbeid for å hindre ulykker i trafikken er eit område som det vil bli satsa endå meir på. Det kunne representantar både for Trygg Trafikk og forsi-

kringselskapa fortelje under dei store trafikkikkerheitsdagane i Sunndal og Surnadal.

Målgruppene fekk på kvar sin måte nærkontakt med trafikken og kva denne kan bety på sitt verste.

Nære og harde verkemiddel med arrangering av trafikkulykke samt påfølgjande redningsaksjon vart vist. Reidun Hustad stod elles fram og fortalde korleis det var å miste si 20 år gamle dotter i ei trafikkulykke. Ei gripande beretning som satte klumpen i halsen og våte augo hos hundrevis av elevar.

Direktør i Trygg Trafikk, Leif A. Ellevset var også til stades. Han uttalte at forebyggjande arbeid på denne måten er eit verkemiddel som dei veit spelar ei viktig rolle i trafikkikkerheitsarbeidet.

Utan at vi fagleg visste at dette er eit viktig verkemiddel hadde vi ikkje gjort det. Vi tek med oss dei som til dagleg stiller med trafikkoffer og pårørande og lar dei fortelje om sine møter med resultatene av trafikk på sitt verste. Vi spelar bevisst på følelsar og får dermed igong samtalar om emnet i ungdomsmiljøet.

Direktør Leif N. Olsen frå Autoriserte Trafikkiskolers Landsforbund var også til stades saman med Kjersti Hasselø frå Trygg Trafikk i Møre og Romsdal. Dei såg seg vel fornøgd med arrangementet. Og lovpriste det

store initiativ som frå lokalt hald var vist for å få arrangert desse trafikkikkerheitsdagane.

Det var John Ole Huseby i foreldrelaget ved Tredal skule i Sunndal som først tok initiativet til denne aksjonen. Han sa at han såg ikkje vekk i frå at eit liknande arrangement kunne bli gjennomført om ein tre års tid. Dette etter at dei saman med alle involverte partar hadde fått gått gjennom og vurdert resultatet av årets trafikkikkerheitsaksjon.

Det fine vårveret bidrog også til stor aktivitet under desse aksjonsdagane. Dei yngste barna var å sjå i gatene med blant anna gjennomføring av gåprøva. Det er viktig frå tidleg alder å få

innprenta trafikkreglar og korleis ein som gåande skal oppføre seg i trafikken.

I Sunndal var Sande skule eit midtpunkt for elevane frå fjerde klasse og oppover. Der møttes dei både frå Tredal, Løykja og Furu skular. Dei hadde nemleg sykkel dag med sykkelprøva. Den inneheld både ein praktisk, teoretisk og ein teknisk del. Det siste var det lensmannsbetjent Sigurd Hanem som gjennomførte med kontroll av at sykkelen var i forskriftsmessig stand.

Ungdomsskulen og elevane frå vidaregåande hadde særskild orientering. Spesielt no framom russefeiringa kunne Kjersti Hasselø i Trygg Trafikk påpeike at det gjeld å vere på vakt. Ungdom i denne alder har nemleg 900 gonger så stor risiko for å bli innblanda i trafikkulykker enn ein 40-åring.

Difor sei nei til å sitje på om dei ikkje vil! Og for all del sei frå når de meiner det går for fort, var Kjersti Hasselø si oppmoding.

Sigmund Sagelv, Bente Negård og Magne Ommedal framfor utstillinga.



Sigrud Fuglevåg administrerer «bli kontrollør for ein dag», der 500 blei med.

UTE OG INNE - TUNGE OG LETTE

- publikumsvennlig kontroll av avgass/støy, hviletid/vekt og teknisk tilstand.

Biltilsynet hadde 23.-25. april regionkonferanse i Ålesund. 37 deltakere, fra alle stasjoner fra Ålesund i sør til Kirkenes i nord-øst møtte opp for å diskutere budsjett, EDB, organisering, kvalitetssikring, nytt teknisk utstyr, miljø og EF-tilpasning. Også Biltilsynet Svalbard, som opereres fra Tromsø, var representert, likeledes Vegdirektoratet.

På samme måte som andre grupper innen etaten har biltilsynet valgt å organisere samarbeidet over fylkesgrensene i fire regioner, med Region Nord som den arealmessig største. Det ble fortalt at den opprinnelige region bestod av de tre nordligste fylkene, og at utvidelsen kom som følge av en feilekspedering. Det var Nordland som ville invitere nabofylket i sør; Nord-Trøndelag, som gjest og observatør. Men de fikk vanlig innkalling, og brevet ble feilsendt til Sør-Trøndelag. Dette fylket syntes det var rart at ikke Møre og Romsdal skulle være med; man hadde jo etablert et godt samarbeid dit. Ergo inviterte sør-trønderne vårt fylke, og med dette var grensene for Region Nord - der sola aldri går ned - etablert.

Avdelingsdirektør Ingar Tenold i Vegdirektoratets Trafikant- og kjøretøyavdeling innledet om den framtidige bilkontrollen i Norge. - Det er på tide at vi kommer fram til en helhetlig ordning og avklarer spørsmålene om privatisering, miljøansvar og innkallingsrutiner -, sa han, og hadde store forventninger til neste statsbudsjett. Det knytter seg også stor spenning til hva EF vil vedta av kontrollordninger for personbiler. En undersøkelse

utført av Transportøkonomisk Institutt påviser den mest effektive kontrollhyppighet. Det må tenkes optimalt, ikke maksimalt. Kontroller er til for trafikksikkerheten, samfunnsøkonomien og miljøets skyld, ikke for sin egenverdi. Biltilsynets 1100 ansatte (med gjennomsnittsalder 49,9 år) må settes inn på den mest effektive og produktive måte. - Tenold er for øvrig nylig blitt omtalt i et Samferdselsdepartement-utvalg som skal vurdere endringer i vegtrafikkloven og leder Statens vegvesens arbeid med mer bevisst og strategisk grafisk profilering. Sluttsatsen hans var: - Kjøretøykontroll utføres best og mest kostnadseffektivt av staten! Undersøkelser viser at biltilsynet utfører kontrollene til 1/3 av privatbransjens pris, fordi verkstedene er innretta på reparasjoner - vi på kontroll.

Fra biltilsynet til TK

Biltilsynssjef Trond Larsen fra Troms, som har vært med i Bjørvigutvalget som utredet omorganisering av vegadministrasjonen, presenterte forslagene som berører biltilsynet. Utvalget foreslår at biltilsynet tar seg av automatisk trafikkovervåking, mot refusjon fra planavdelinga, på samme måte som brukskontrollens omkostninger (og evt. vekt- og lengdedispensasjonsarbeid) refunderes av vedlikeholdsavdelinga. Tilsvarende forslag er også vurdert m.h.t. FTU-sekretariat og registrering og analyse av trafikkulykkesårsaker. Det enkelte fylke må selv avgjøre hvilken organisasjonsform som er mest hensiktsmessig. Mye av begrunnelsen ligger i bedre integrering av biltilsynet i vegvesenfamilien. - På stasjonsnivå foreslås en forenkling med bare to avdelinger: trafikant og kjøretøy. I tillegg kommer



På første benk: Arne Johnsen, Bente Angvik, Helge-Idar Vartdal. Bak: Driftssjef Paul Bølset

et driftssekretariat «som smurning i maskineriet». De «merkantile» oppgaver foreslås fordelt på resultatenehetene.

Fra salen kom det også argumenter om at biltilsynet (som kan komme til å skifte navn til TK (trafikant og kjøretøy)) også bør overta radarkontrollene fra politiet.

Organisasjonen skal friseres for å tilpasses de nye krav samfunnet stiller til etaten, ikke minst på miljøside, sluttet Trond Larsen.

Selvtenkende skilt

Avdelingsingeniør Øyvind Jørstad fra Biltilsynet Steinkjer og sivilingeniør Thorvald A. Paulsen fra firmaet Scan-matic holdt engasjerte innlegg om tiltak mot «baksmell»-ulykkene, det at en kjører inn i bilen foran fordi avstanden er for liten. Jørstad mente at effekten av å sette inn 500 000 kroner pr. fylke i en informasjonskampanje ville være «faktor 16» - altså enorm. Paulsen demonstrerte teknisk utstyr som registrerer avstanden mellom kjøretøyer på et punkt på vegen (i tid og meter), et supplement til hastighetsmålere og trafikktelepunktene. Biler som passerer får på et stort skilt lese hvor stor avstand en sjøl har til han foran, evt. kombinert med blinkende gult advarselsslys for den som har for kort avstand. Planleggerne kan ta

ut statistikker over ønsket tidsrom.

Liknende utstyr kan også bygges inn i fartsgrenseskilt, slik at 50 km/t-skiltet blinker hvis den har for høy hastighet, eller på vektbegrensnings-skilt («max 6 tonn») blinker hvis du er for tung, evt. med nøyaktig vekt/fartangivelse for den enkelte på et «digitalt display»).

Informasjonene kan teknisk sett også gjerne koples til motorvognregistret, slik at bilistene kan få et kort i posten om at bilen din til angitt tidspunkt kjørte for fort/var for tung/holdt for kort avstand. Men *det* er vel en sak for Datatilsynet. - «Storebror ser deg», skrev George Orwell i 1948.

Saddam Hussein

Kontorsjef Odd Barstad fra Vegdirektoratet kunne blant mye annet fortelle at utviklingen av den nye programvaren til EDB-systemet «Autosys» er noe forsinket, fordi staten måtte hive seg rundt og lage et system for mulig olje/bensin-rasjonering. Nå er imidlertid innspurten igang igjen.

Andre foredragsholdere var Terje Moen, Per Sitje og Sidsel Kålås, alle overingeniører fra Vegdirektoratet. Møteledere var Palmar Hurlen og Helge-Idar Vartdal, sekretariat Bente Angvik og Arne Sæther. Driftssjef Paul Bølset deltok fra vegkontorets ledelse.

Odd Williamsen

Framtidsutsikter for Vegvesenet generelt og for Aure veggarasje, «vedlikeholdet», spesielt.

Etter dei siste opplysningane vi har fått frå vår vegmeister J. M. Bæverfjord, stiller vi oss her i Aure-regionen heilt uforståande på opplegget til ledelsen i Vegvesenet for framtida.

Vi kan såleis nemne følgjande av mange foreslåtte nyheiter:

1. Til ferien no i år sluttar ein av oss i vedlikeholdet her etter oppnådd pensjonsalder. «Fasitsvar» på vårt spørsmål om ny person? «Ingen nyttilsetting».

2. Lastebilen som vi har skal inndragast. Svar på kvifor. «Det skulle berre prøvast».

3. Men! Produktiviteten skal «vedlikeholdast» og kanskje justerast opp, arbeidsoppgåvane vert der, personane ikkje. Vi forstår snart ingen ting anna enn at frustrasjonen brer seg - hurtig.

Før eg legg fram våre krav til ledelsen, må eg koma tilbake til vår lastebil 510-19. Kva som er grunnen til at den skal bort forstår vi ikkje, økonomisk uforvarleg å ha den kan det umogleg vere?

Bilen har gått med overskot i alle år, unntatt i 1990 da det måtte ny lasteplan til, og den var «gull verd». Regnskapstall viser likevel at bilen ikkje koster «vedlikeholdet» i Vegvesenet meir pr. time enn kr 97,20, og trekkjer ein ifrå overskottet, vert timeprisen heilt nede på kr 76,60.

I desse berekningar er ikkje førerlønn med, og det av den gode grunn at vedkomande som kjører denne bilen, må vi no «herre min dag» ha her ved garasjen likevel.

Av mange oppdrag som bi-

len vert brukt til har eg eit eksempel som gjeld økonomi ved å bruke vår eigen bil i staden for innleigd bil:

Kjøring av eit stk. stikkrennerør + litt fyllmasse fra veggarasjen og to kilometer til arbeidsstaden:

Eigen bil, maks. 1 time kjøring kr 76.60

Innleigd med lang tilkjøringsavstand, 3 timar à ca. kr 220,- kr 660.00

Det var stor forskjell det, karer!

Våre krav til ledelsen er:

1. Antall personar ikkje under bemanninga i dag.

2. Lastebilen må beholdast.

3. Gløym ikkje dei mange kilometrane grusveg med arbeidskrevjande vedlikehold, og at teori og praksis framleis er to forskjellige ting.

Til slutt ønskjer vi alle ein «søkkande» god sommarferie.

Aure vegklubb,

19. april 1991

Asbjørn Wigum (tillitsvalgt)

Svar til Asbjørn Wigum

TIL SPØRSMÅLET OM BEMANNING

Det er i dag 4 arbeidarar i vedlikeholdet på «Aure fastland». Slik eg forstår arbeidar desse ofte kvar på si «rode». Når ein person no skal slutte er det naturleg at vi tek opp til vurdering spørsmålet om bemanninga og laginndelinga i denne delen av vedlikeholdsområde T-9.

På «Aure fastland» er det 35 km riksveg og 81 km fylkesveg - til saman 116 km. Etter mi vurdering vil eit lag

på 3 mann kunne ta hand om alle vedlikeholdsoppgåvane i dette området. Ei slik bemanning vil vere på høgde med det vi har fleire andre stader i fylket med tilsvarende trafikkgrunnlag og busetnad. Eg føler meg rimeleg trygg på at eit lag på 3 mann vil ta hand om vedlikeholdet på «Aure fastland» på ein god måte.

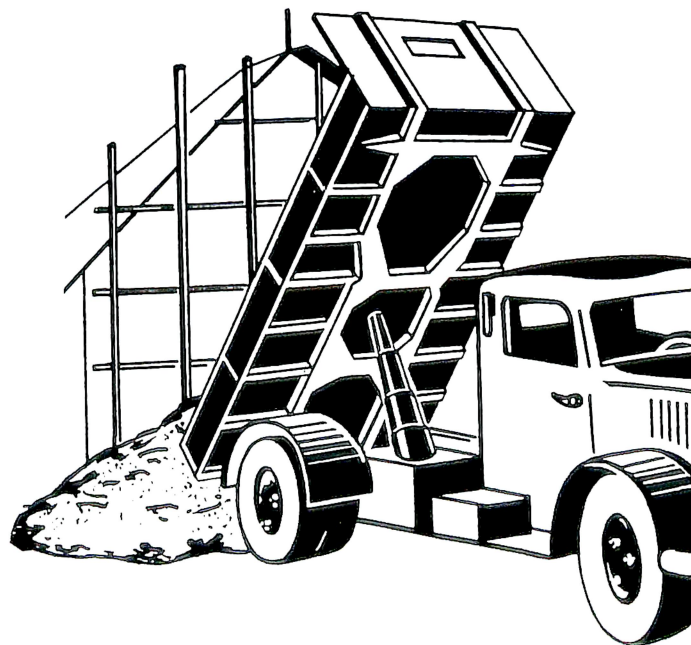
TIL SPØRSMÅLET OM EIGEN LASTEBIL

Slik prisnivået er i dag på den private marknaden, kan vi vanskeleg konkurrere på lastebil drift. I følgje inntakslistene for lastebil ligg timeprisen for private lastebilar som vi leiger inn stort sett mellom kr 200 og kr 240 pr. time. Timepris for våre eigne lastebilar i tilsvarende lastklasse ligg mellom kr 230 og kr 260 pr. time. Vi veit at tilgangen på privat materiell generelt sett er god. Med ein slik situasjon i lastebilmarknaden er det mi meining at vi bør halde talet på eigne lastebilar på eit så lavt nivå som vi kan forsvare av

beredskapsmessige grunnar. Vi har sagt at 10 store lastebilar bør vere nok av omsyn til beredskapen. (I tillegg til dei 10 har vi nokre lastebilar som går i spesialoppdrag i Vegvesenet.) Desse 10 lastebilane vil i det vesentlege gå i køyring for vedlikeholdet, men ingen av dei er tenkt plassert i Aure. Ved å plassere eigne lastebilar i område med få og små transportoppdrag, kan vi vere med på å ta eksistensgrunnlaget vekk frå dei private lastebilane som er i området. Dette kan skape problem for oss på lang sikt, og er slik eit moment vi og bør ta med i våre vurderingar av eiga lastebil drift.

Dei økonomiske rammene til kjøp av maskiner er tronge. I ein slik situasjon er det mi meining at vi må prioritere kjøp av spesialmaskiner/spesialutstyr som det er liten/ingen tilgang på hjå private i fylket framom kjøp av bilar/maskiner der tilgangen på den private marknaden er god.

Oddmund Gussiås



AMU sia sist

Arbeidsmiljøutvalet heldt sitt fjerde og siste møte i 1990 på vegkontoret i Molde den 21. november 1990.

Frå sakene som vart behandla der kan nemnast:

Sak 26/90 Skademeldingar, det var meldt om 11 skader, 4 uhell førte ikkje til fråver og 3 var enno ikkje avslutta. Dei 4 gjenverande gav 78 fråversdagar. Av skadene er det 5 sårskader, 3 beinbrot eller leddskader, 2 sprut i augo og 1 tannskade. I den seinare tid har det hendt fleire uhell i samband med skogrydding og handtering av skog. Amu ber om at arbeidsleiarane vurderer om det ikkje trengs betre opplæring i mellom anna hogstteknikk og handtering av skog.

Sak 27/90 Brev og oppfølgingssaker

Mellom anna rapportar frå enkelte bedriftshelse-tenester. Om arbeidsmiljø i i tunnelar - farlege stoff. Her vedtok Amu å be vegsjefen om å gjere ein utarbeidd instruks for slikt arbeid kjent for alle ved å sende rundskriv. Amu rår og til at det vert teke prøver i aktuelle tunnelar.

Sak 30/90 Samordningsansvar

I møte 3/90 reiste arbeidsleiinga ved tunnelanlegget i Innfjorden spørsmål om Vegvesenet, som byggherre, har plikt eller ansvar for å gå inn å kontrollere ein

entreprenør sin arbeidsplass når det gjeld arbeidsmiljølova og føresegnene der. Arbeidstilsynets svarar at dette ansvar heilt og fullt er entreprenøren sitt ansvar. Der det er fleire entreprenørar må dei seg imellom bli einig om kven som skal vere hovudansvarleg for verne- og sikkerheitsarbeidet. Statens vegvesen Hordaland, gjev same svaret, og dei viser og til Høgsterettsavgjerder i slike saker.

Under sak 32/90 Ymse, viste Haukeberg til eit rundskriv nr. 39/86 om «Byggemøte for arbeid som blir utført i eigenregi i anleggs- og vedlikehaldsdrifta». Amu minner om rundskrivet og ønskjer at det vert etterfølgd.

Det vart fastsett følgjande møtedatoar for Amu i 1991, onsdag 6. februar, onsdag 24. april, onsdag 11. september og onsdag 20. november.

Første møte i Amu 1991 vart og halde på vegkontoret i Molde den 13. februar. Grunna møtekollisjon var datoen endra frå 6. februar til 13. februar.

Frå saklista kan vi nemne at Oddvin Haukeberg vart valt til leiar og Paul Bølset nestleiar.

Sak 4/91 Skademeldingar

Det låg føre 9 skademeldingar sidan sist. Ei gang ikkje fråver, 3 er enno ikkje avslutta og dei 5 siste gav 24

fråversdagar. To skader og 10 fråversdagar hadde ikkje vore der om vedkomande hadde brukt vernebriller slik dei skulle. Tre skader skuldast glatte tilhøve grunna kulde og snø.

Sak 5/91 Årsmeldingar frå Amu, Akan, Afu, årsoversikt til Arbeidstilsynet og årsrapport om bedriftsintern attføring til Arbeidsformidlinga. Alle årsmeldingar/rapportar vart godkjende.

Sak 7/91 Tiltak for å redusere sjukefråveret i staten - utarbeiding av ein sentral sjukefråversstatistikk

Vegdirektoratet ber i eit brev av 23. november 1990 om at Arbeidsmiljøutvalet tek ansvaret for å drøfte, planleggje og gjennomføre ymse tiltak for å redusere sjukefråveret. Her vart det vedteke at under føresetnad av at arbeidstakarorganisasjonane godtek det, vil Amu som utval stå for å finne arbeidsmetodar for å analysere fråversstatistikk og å fremje forslag til tiltak.

Sak 8/91 Handlingsprogram

Som hovudsaker her er det to store saker som peikar seg ut, det er:

1. Internkontroll
2. Reduksjon av sjukefråver

Det vart vedteke å arbeide serleg med desse to sakene.

Sak 9/91 Andedrettsvern i tunnelar

Denne saka var teken opp av Indre Nordmøre BHT. Her vart det vedteke å informere om dei rutinane våre som gjeld for slikt arbeid til arbeidsleiinga i ute-drifta, samt informere om dei måleinstrumenta vi har for å måle forureiningar.

Egil Bakke



En ny sommersesong er like rundt hjørnet. For oss i vegvesenet betyr ikke sommeren bare sol, ferie og fritid, men også en hektisk periode med dekkelegging og andre viktige oppgaver ute på vegen.

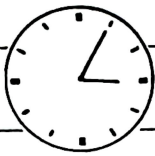
Forholdet mellom travle trafikanter og vegarbeidere er ikke bestandig så problemfritt som man kunne ønske. Høg fart og hensynsløs kjøring forbi arbeidsplassene våre forekommer, og for mange vegarbeidere hører utrygghet og stress med til dagens orden.

Vegarbeidernes sikkerhet settes derfor i fokus i en bredt anlagt informasjonskampanje som faller sammen med starten på dekkesesongen. Kampanjen er en videreføring av tilsvarende opplegg tidligere år, og slagordet "I vegen for deg" er beholdt.

21. mai da den spesiallagde kampanjelåta var å høre i både radio og fjernsyn, ble lokalavisene invitert med ut på vegen. Alle som har arbeidsplassen sin på utsatte steder i trafikken vil dessuten få utdelt en T-skjorte med kampanjemotiv. Og i år er T-skjorta godkjent som arbeidstøy!

Reaksjonene etter fjorårets opplegg var positive, og vi får håpe at årets kampanje kan bli et ytterligere bidrag til å bedre vegarbeidernes sikkerhet ute på vegen. Et lite drypp som kanskje kan få trafikantene til å oppleve et snev av glede, og ikke bare frustrasjon, hver gang menn i gult forsinker ferden langs riksvegen.

Glede over at vi er ute på vegen for deres skyld.



5 minutt med verneleiaren

Den 27. november 1990 var det ein konferanse på Folkets Hus i Molde. Den omhandla alkohol- og narkotikamisbruk og var arrangert av Arbeidslivets Komite mot Alkohol og Narkotika (AKAN). Målet med konferansen var å orientere om narkotikasituasjonen i midtre del av fylket. Verneleiaren deltok som representant frå Vegvesenet.

Konferansen vart åpna av formannen i Akan, Kjell Samuelsen, sosialsekretær i LO. Politibetjent Ivar Kippersund orienterte om situasjonen i Romsdal Politikammer sitt område. Han kunne og vise fram prøver på einskilde stoff som marihuana, hasj og amfetamin samt brukarutstyr som piper av ulike typar.

Om situasjonen i Romsdalsregionen sa Kippersund at det i hovudsak har vore Cannabisprodukta marihuana og hasj som har vore brukt, men at det no diverre er aukande bruk av sterkare stoff. Og det siste gjeld i serleg grad dei høgare samfunnslag. Den myten om at det er dei unge, dei som gjerne er noko sjuskete kledd, har langt hår og ser uflidd ut, at det er dei som er misbrukarar held ikkje lenger. I dag kan det like gjerne vere ein direktør eller visargut som er misbrukar. Og med aukande misbruk av alkohol/narkotika følgjer aukande kriminalitet.

Psykolog Knut Westad frå Psykiatrisk ungdomsteam og Geir Margido Fredriksen frå Veksthuset i Molde gjorde greie for dei behandlingstilbod som er for misbrukarar av alkohol/narkotika her i Romsdalsregionen.

Det var avsett tid til spørsmål og diskusjon etter innlegga.

Dagen etter, den 28. november 1990 var det etter initiativ frå AKAN kontaktane Arne Gjære, Fylkessjukehuset Molde og Harald Ingebriksen, Psykiatrisk storavdeling Hjelset invitert til ein AKAN strategikonferanse for Molderegionen, konferansen vart halden på Fylkeshuset i Molde. Formål: (sitat frå invitasjonen) «Formålet er å planlegge ei opplysningskampanje for AKAN i 1991 (januar - mars) retta mot arbeidsplassar i vårt distrikt.»

På denne konferansen vart det teke avgjerd om at AKAN sin infostand skal leiest i 2 veker frå 11.-24. februar 1991. Standen var plassert slik:

Fylkeshuset 11.-12./2
Rådhuset 13.-14./2
FSH Hjelset 15.-18./2
Istad Kraft 19.-20./2
FSH Lundavang
21.-24./2

Siste veka var det og arrangert ymse aktivitetar, mellom anna hadde AKAN forum eit ope informasjonsmøte for alle, eit tilsvarande infomøte med arbeidsleiarar som målgruppe. Den 20. februar 1991 inviterte Molde og Omegn Bedriftshelsetjeneste i samarbeid med Hans Ole Berg frå AKAN sentralt, bedriftsleiinga i Molde og Omegn Bedriftshelsetjeneste sine medlemsbedrifter til eit informasjons- og diskusjonsmøte.

Diverre er det slik at misbruk av rusmidlar ser ut for å vere aukande. Arbeidslivets organisasjonar er merksam på dette og arbeider for å snu den trenden, og det er vel ikkje meir enn rett at ein og kvar av oss gjer vårt for å vere med i det arbeidet.

AKAN er ikkje ein alkoholpolitisk fråhaldsorganisasjon, men ei samanslutning av folk frå LO, NHO og staten som arbeider for at alle skal vere upåverka av rusmidlar i arbeidstida. Det praktiske Akanarbeidet er det den einskilde verksemda sjøl som skal gjere, AKAN sentralt gjev råd og rettleiing i arbeidet.

Statens vegvesen Møre og Romsdal har om lag 630 tilsette, statistisk skal då 63 av våre tilsette vere rusmiddelmissbrukarar. Eg trur at statistikken «skryter» noko her, eg trur ikkje at det er så mange misbrukarar mellom oss, men at det er nokre det veit vi. Er du ein av dei? I så fall kan du ta kontakt med anten Magne Veiset, hovudkontakt for drifta eller Asbjørg Lid, hovudkontakt for vegkontor og biltilsyn. Det vil ikkje ha andre konsekvensar for deg enn at du kan, om du sjøl vil det, få tilbod om hjelp til å kome ut av misbruksituasjonen. Eller om du ønskjer det kan du kontakte bedriftshelsetjeneste, hovudtillitsmann eller verneleiar. Alle som arbeider innafør Akansystemet har teieplikt,

du er difor sikra mot at personlege opplysningar kjem andre for øyre. At du sjøl ber om hjelp vil vere det beste.

For om vi, som kollega og arbeidskamerat, ser og merker at andre møter rusa eller i «bakrus» på arbeid, har plikt til å seie ifrå. I første hand bør vi, ut frå aktuell situasjon, kanskje berre stilt sei ifrå til vedkomande sjøl at han/ho må ta seg i akt. Om det ikkje hjelp, eller det er serleg graverande tilhøve skal næraste overordna varslast.

Til det siste vil eg sei at det å varsle i slike tilhøve er ikkje å angi nokon. Tvert imot, det er ei handsrekking til vedkomande for at han/ho kan få høve til å kome ut av eit rusproblem.

Diskuter rusmiddelproblemet og kva følgjer det kan innebere. Til betre kjennskap vi får til problema, til større forståing får vi for at noko må gjerast. Anten det er oss sjøl eller andre det gjeld. Vil dere ha betre informasjon om AKAN og dette arbeidet, ta gjerne kontakt med nokon av dei tidlegare nemnde personane.

*Egil Bakke
verneleiar*

TILTAK MOT LØSEMIDDELSKADER

Statens vegvesen setter nå inn tiltak for i størst mulig grad å hindre at asfaltarbeidere blir utsatt for løsemiddelskader, etter at det for første gang er påvist skader som muligens kan føres tilbake til løsemiddelbruk.

Vegdirektoratet har i et brev til alle vegkontorene gitt beskjed om at det straks skal settes igang arbeid for å gjøre det som gjøres kan for å hindre at produksjon, transport og legging av asfalt skal føre til slike skader blant asfaltarbeidere.

Bakgrunnen for beskjeden er at en undersøkelse fra Hordaland kan tyde på at asfaltarbeidere har fått løsemiddelskader ved produksjon og legging av asfalt. Personer som deltar i asfaltarbeid vil få særlig opplæring om risikoen for helseskader ved bruk av løsemidler.

Arbeidstakerne vil også gjennomgå en medisinsk undersøkelse. Bedriftshelsetjenesten vil organisere dette arbeidet i samarbeid med regionsykehusene og arbeidstilsynet.

Før asfaltsesongen starter skal hele arbeidsprosedyren gjennomgås med sikte på å gjøre helsefaren minst mulig. Det vil bli lagt vekt på å nytte rengjøringsmidler som ikke inneholder sterke løsemidler. Bruk av for eksempel dieselolje til rengjøring blir stoppet og erstattet med aktuelle vannbaserte rengjøringsmidler. Forholdene skal legges til rette for en best mulig personlig hygiene. Bruk av personlig verneutstyr blir også innskjerpet.

Erfaring viser at sterke løsemidler til rengjøring av verktøy og utstyr er vanskelig å erstatte. Vegdirektoratet vil derfor, i samarbeid med produsentene av asfaltprodukter, se på alle aktuelle arbeidsprosesser med tanke på å minske helsefaren ved asfaltarbeider.

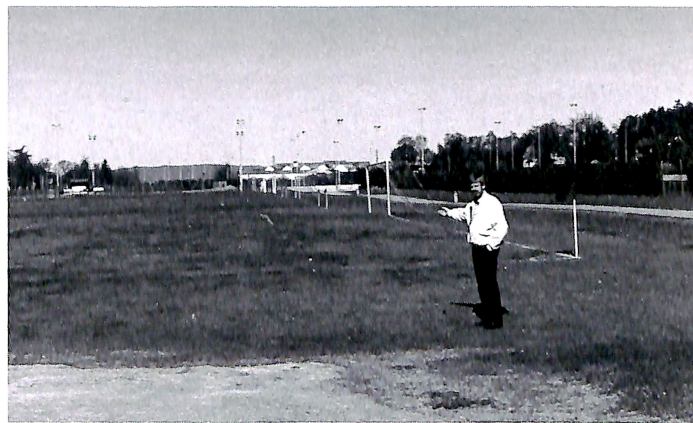
Historiens største Vegcup

Alt er klart til historiens største Vegcup i Trondheim 14. og 15 juni. 500 deltakere er påmeldt, fordelt på 35 lag. Bortsett fra Møre og Romsdal, Aust-Agder og Buskerud som bare stiller med herrelag, så stiller alle fylkene også med damelag i årets store fotballturnering.

Turneringen har nå blitt så stor at det har vært vanskelig å få plass til alle kampene på et sted, sier Torolf Aune som er ansvarlig for arrangementet. Men samtlige kamper skal spille på Ladeanleggene i Trondheim. Det blir altså "kompakte leker" og alt ligger til rette for to fine helgedager i midten av juni. Deltakerne skal innkvarteres på Royal Garden Hotel og banketten på lørdag kveld skal også holdes der.

Det skal spilles 70 kamper før Vegcup-mestrene 1991 blir kåret, og 40 funksjonærer fra Vegvesenet i Sør-Trøndelag skal hale arrangementet i land.

- Men vi har arbeidet i flere måneder slik at alt skal være klappet og klart til avspark kl. 16.20 fredag ettermiddag, sier Aune - og ettersom vi er regjerende mestre for herrelag satser vi også på å gjøre det godt sportslig.



Velkommen til årets fotballfest i Trondheim, sier leder for Vegcupen, Torolf Aune

KURS FOR FERJEKAIREPARATØRER

Statens vegvesen Møre og Romsdal arrangerte kurs for ferjekaireparatører i Molde 6.-7. mai 1991. Det var 23 deltakere fra fylkene Finnmark, Troms, Nordland, Sør-Trøndelag, Sogn og Fjordane, Hordaland og Møre og Romsdal. Kurset ble ledet av Leonhard Dahl, Arne Hoem og Arnfinn Gautun som også stod for det meste av undervisningen.

Hovedemne for kuset var service, vedlikehold og reparasjoner av hydrauliske anlegg for ferjekaier. Erling Lillebostad fra firma MIFO A/S orienterte om det elektriske anlegg samt PLS-styring. Det var også demonstrasjon og prøvekjøring av et nytt ferdigmontert anlegg.

Kurset var vellykket og interessen var stor for også

senere å kunne møtes for å drøfte felles problem og trekke erfaringer fra hverandre. Et godt service- og vedlikeholdsopplegg gir driftssikre ferjekaier.

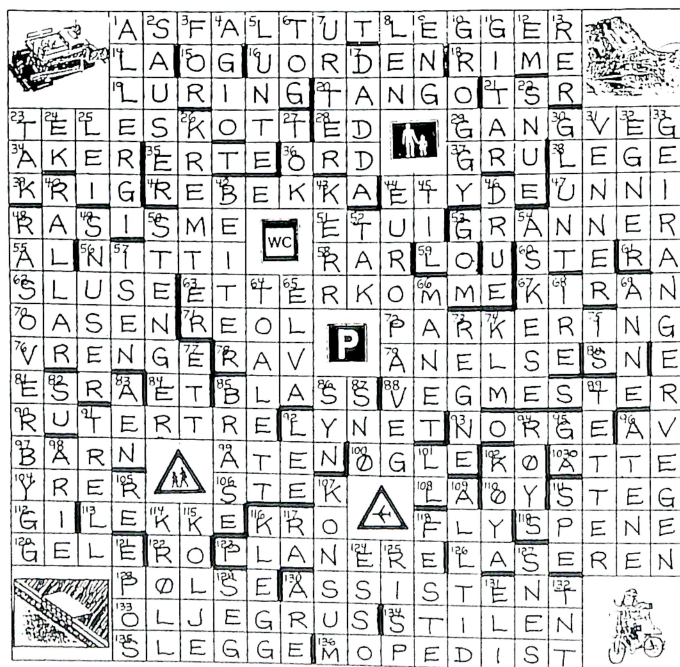


VANNRETT

1	Se ill.	70	Ledelse
10	Pose	72	Dyr
13	Skjenn	75	Fisk
14	Dyr	77	Se ill.
15	Sporte	79	Bib. navn
16	Slå	80	Innby
19	Bitter	81	Stirre
20	Redskap	82	Buskas
21	Elv i M & R	85	Avtale
25	Guttenavn	87	Utmerket
26	Avd. i Vegvesenet	88	Sølv
31	Påståelig	89	Seremoni
32	Dyr	92	Ekskursjoner
34	Dressing	93	Hard
35	Forsøke	95	Dumrian
37	Insekt	96	Vrimle
38	Samtykke	97	Se ill.
41	Øyboer	100	Se ill.
43	Pikenavn	102	Titten ...
44	Belegg	103	En og annen
45	Viadukt	104	Månefase
46	Kjøretøy	105	Ei
48	Munning	108	Tvinger
49	Grønnsaken	111	Pikenavn
51	Vokaler	114	Skurepulver
52	Leker	115	Drikk
53	På dør	116	Fjell i Ålesund
54	Se ill.	118	Rote
57	Hast	120	Anger
58	Org.	121	Musikkstykke
59	Bil fra Polen	124	Pronomen
60	Anmode	125	Iler
61	Hageplante	126	Aldri
63	Rommet	128	Pussig
64	Ballade	129	Vegprosjekt
67	En Presley	130	Luftballong
69	Leverte	131	Begrep
		132	4274
		133	Se ill.

LODDRETT

1	Øyeblikkelig	55	Hale
2	Hytte	56	Plante
3	Rydde	58	Plagsom
4	Like	62	Avløp
5	Finsk dans	65	Spiss
6	Mark	66	Avsnitt
7	Avis	68	Sjarm
8	Morene	69	Strået
9	Guttenavn	71	Kvinne
10	Halv	73	Jordart
11	Storkarer	74	2740
12	Plante	76	En Eirik
14	Pikenavn	77	Dominere
17	Morgenrødens gudinne	78	Naboer (omv.)
18	Ildsted	83	Øve
19	Bil fra Libanon	84	Piken
21	Dessert	86	Hest
22	Begynner	87	Arbeid
23	9845	90	Fiskeredskap
24	Drev	91	Snor
26	Uthus	94	Mat
27	Munn	95	Knitre
28	Natrium	98	Gubbe
29	Verdensdel	99	Mineral
30	Se ill.	101	Retning
33	2653 (nedl.)	106	Dårlige
35	Fasade	107	Drikk
36	Vill	109	Anløper
38	Se ill.	110	Ordner
39	Tre	112	Ujevn
40	Skrivelse	113	Også kalt
41	Fryser	114	Selvfornekter
42	Bær	115	Fisk
45	Skryte	117	Putret
47	Trefat	119	Kastetau
49	Pikenavn	121	Møbel
50	Slektninger	122	Org.
51	Dansk øy	123	Tår
		124	Haler
		125	Legemsdel
		127	Vertshus



LØSNING PÅ «VEGKRYSS NR 1-91»

Det kom inn 44 riktige løsninger.

Vinnere ble:

1. Bodil Frostad, vegkontoret
2. Eldbjørg Gausdal, Molde
3. Hildur Melsæther, vegkontoret

Andre mottatte riktige løsninger ble sendt inn av:

Egil Bakke, May-Britt Eidseter, Leif Fylling, Astri Gjøvikli, Inger Muren Grønseth, Sverre Hjelvik, Fridtjof Hostad, Jan Arild Johansen, Arne Lauvrak, Kari Lilleng, Kjell Loen, Marit Moldenæs, Alf Naas, Ingerid Skarstein, Gunn Bjørg Talstad, Per Ivar Tautra, Turid Thomasgård, alle Molde. Johs Lervik, Paul Hjeltnes, Reidar Ulfesnes, Åsrunn Sæbjørnsen, Harriet Berg, Henning Ivarrud, Gunnvor Lerdahl, Åse Lien, Ingvar Tyrhaug, Odd Bakken, Dag Arvid Kvistad, Kristian Myrstad, Ivar Hol, Anna Meisingset, Stein Brændholen, Per-Egil Gamlemshaug, Aksel Vold, Robert Strømmen, Aud-Sissel Opshaug, Martin Havnes, Asbjørn R. Gausdal, John O. Husby, Einar G. Eriksen, Petter K. Vatne

KRYSSORD av konsulent Terje Haug

				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12												
				13							14																
				15	16		17				18	19				20											
21	22	23	24	25					26				27				28	29	30								
31				32		33		34					35		36					37							
38							39		40	41	42	43					44				45						
46				47		48					49					50	51				52						
53				54		55						56		57		58			59								
60				61		62						63															
64				65		66						67		68			69		70		71						
72		73		74		75		76				77		78					79								
80				81		82					83	84	85	86	87					88							
89				90					91	92					93					94				95			
96							97		98					99					100		101						
102						103						104		105		106		107		108		109		110			
111		112		113		114					115		116		117					118		119					
120							121					122		123					124					125			
				126		127		128					129														
				130								131															
				132					133																		

De tre første uttrukne riktige løsninger premieres med 2 Flaxlodd.

Løsningen legges i konvolutt merket "Vegkryss nr. 2-91" og sendes
Vegkontoret
Fylkeshuset
6400 Molde

innen 10. august 1991

Innsender:

Adresse:

Postnr.: Poststed:

Kjøp ikkje katta i sekken



Ein god regel når du skal kjøpe bruktbil, campingvogn, motorsykkel eller eit anna brukt kjøretøy: Ta kontakt med Lausøyreregisteret i Brønnøysund før du skriv under på kontrakten. Ein tidlegare eigar kan ha teke opp lån med pant i kjøretøyet, og då risikerer du å få med den gamle gjelda på kjøpet.

No har det blitt lettare å kome fram til oss på telefon (086) 25 000. Dessutan kan du få opplysningar frå Lausøyreregisteret på andre måtar enn ved vanleg telefon og post:

* Du kan få opplysningane rett inn på din eigen dataskjerm – dersom du er tilknytt Statens datasentral som har ein kopi av databasen vår.

* Du kan også ringje den sjølvbetjente telefonsvararen vår, datafona – (086) 21 777 – dersom du har telefon med stjerne (*) og firkant (#). Før du ringjer, må du omsetje bokstavane i bilnummeret etter denne tabellen:

A=*01	I=*09	P=*16	W=*23
B=*02	J=*10	Q=*17	X=*24
C=*03	K=*11	R=*18	Y=*25
D=*04	L=*12	S=*19	Z=*26
E=*05	M=*13	T=*20	Æ=*27
F=*06	N=*14	U=*21	Ø=*28
G=*07	O=*15	V=*22	Å=*29
H=*08			

Eksempel: Bilnummeret AV 15342 blir til *01*22 15342 når du omset det på denne måten. Framgangsmåten blir altså slik:

- skriv opp bilnummeret etter oppskrifta over
- ring (086) 21 777
- tast inn bilnummeret, avslutt med #
- datafona tek opp att bilnummeret du har tasta inn, og ber deg taste # endå ein gong for å slå fast at nummeret er rett.

Telefonsvararen står til disposisjon frå midnatt til kl. 20.00, måndag–fredag.

Kjøp ikkje gjeld!



Fyll ut kupongen og send han til oss, så får du ein brosjyre som fortel meir om desse ordningane.

Send meg gratis brosjyren
«Kjøp ikkje gjeld»

.....ekspl. nynorskekspl. bokmål

Namn:

Adresse:

.....

Postnr.:

Poststad:

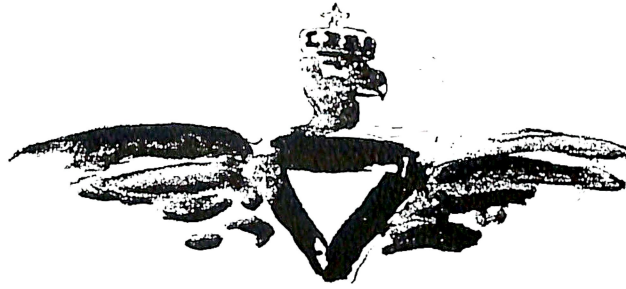
Mrk. konvolutten «Brosjyre»



Lausøyreregisteret

BRØNNØYSUNDRREGISTRA

Postboks 1100, 8901 Brønnøysund
Telefaks: (086) 21 877



EN JAKTHISTORIE

Melodi: Kråkevisa

Høyt på et skilt en krå-åke
sim-se-la-dim, bam-ba, se-la-du, se-la-dim!
Høyt på et skilt en krå-åke satt.

Den kråken er vår lo-ogo
sim-se-la-dim, bam-ba, se-la-du, se-la-dim!
Den kråken er vår lo-ogo nå.

Så var det en som y-ytret
sim-se-la-dim, bam-ba, se-la-du, se-la-dim!
Så var det en som y-ytret fy!

Slik fugl er ikke å-åltreit
sim-se-la-dim, bam-ba, se-la-du, se-la-dim!
Slik fugl er ikke å-åltreit dyr.

Han ønsket seg en kra-afthfull
sim-se-la-dim, bam-ba, se-la-du, se-la-dim!
Han ønsket seg en kra-afthfull ørn.

Så snek det seg en je-eger
sim-se-la-dim, bam-ba, se-la-du, se-la-dim!
Så snek det seg en je-eger fram.

Han skjøt den stakkars krå-åke
sim-se-la-dim, bam-ba, se-la-du, se-la-dim!
Han skjøt den stakkars krå-åke ned.

Men tenk han tok så grå-ådig
sim-se-la-dim, bam-ba, se-la-du, se-la-dim!
Men tenk han tok så grå-ådig feil.

Vår kråke er vår sto-ore
sim-se-la-dim, bam-ba, se-la-du, se-la-dim!
Vår kråke er vår sto-ore helt!

*Bjørn Sandelien,
Vegdirektoratet*

C

