

# VEG OG VIRKE

BEDRIFTSBLAD FOR  
STATENS VEGVESEN MØRE OG ROMSDAL

Nr. 1

Mars 1990

18. årg.





# VEG OG VIRKE

BEDRIFTSBLAD FOR  
STATENS VEGVESEN MØRE OG ROMSDAL

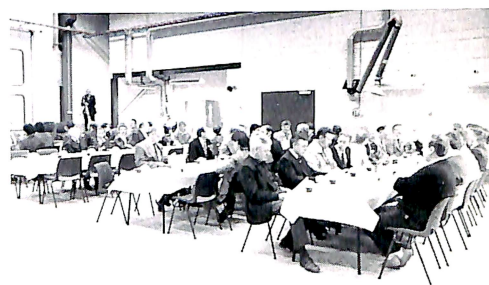
## INNHALD:

Vegsjefen har ordet .....	3
Fakta om bru- og ferjekaiseksj. ....	4
Oppedal – en seier .....	5
Med Basen på «tokt» .....	6-7



Ass. båtfører  
Terje Male  
på Basen.  
Se s. 6 og 7

Rekordraskt samband .....	8
Brubygging .....	9
Nedlagte ferjekaier .....	10
Bru- og ferjekaivedlikehald .....	11
Kyststamvegen .....	12
Anleggsåret 1990 .....	13
Asfaltpris .....	14
Opning parsell rv14 .....	15
Steinfest på Eide .....	15
Opning Gurskøy vegstasjon .....	16-17
Anbudsopting på KRIFAST .....	18
Flytebru i 100 år .....	19
Presentasjon av T-8 .....	20-21



Gurskøy veg-  
stasjon ble  
opna med  
pomp og prakt.  
Se s. 16 og 17

Kontaktmøte på Sunndalsøra .....	22
Personal .....	23
Nyttig vegbygging .....	24
Trafikkstoff .....	25
Bedriftshelsetenesta .....	26
Bedriftsidrett .....	27
Nye rastebord .....	28
Verneleiaren .....	29

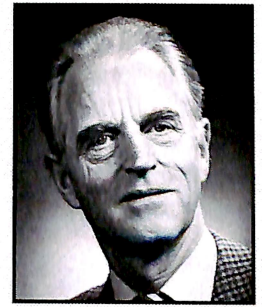


Pokerfjesene  
Knut Engdahl  
(t.v.) og Jan  
Rødal under  
anbuds-  
opninga.

Personal .....	30-33
Kryssord .....	34-35
Pressemeldinger m.m. ....	36-38

Vegsjefen har ordet:

# Rassikring av E69



Jord- og steinraset som 20. november 1989 stengte riksveg E69 ved Innholmen, mellom Innfjorden og Veblungsnes, krevde eit ungt menneskeliv, skapte store ulemper for trafikantane og førte til mykje ekstra arbeid og store utfordringar for Vegvesenet i fylket. Det viste seg etter kort tid at vi denne gongen ikkje berre kunne rydde raset og setje trafikken på igjen. Oppe i rasgropa låg det nemleg att mykje masse som på overkommeleg måte ikkje let seg fjerne. Med denne trusselen hengjande over hovudet fann vi det uforsvarleg å tenkje på snarleg opning av hovudvegen inn og ut av fylket.

## Nye ferjekaier

Vi kom og snart til at det mellombelse ferjesambandet Vikebukta-Åfarnes var eit for dårleg og dyrt tilbod til trafikantane for ein lengre tidsperiode. Vidare trengte vi noko tid til å vurdere og finne beste løysinga på lengre sikt.

Dette førte til avgjerda om bygging av to mellombelse ferjekaier i Innfjorden og på Åndalsnes. Igjen viste vår ferjekaiseksjon sin styrke, kunnskap og innsatsvilje. Etter rask, men likevel grundig planlegging kom byggjearbeidet i gang mot midten av desember 1989 og den 5. januar 1990 vart det nye ferjesambandet med to nye ferjekaier tatt i bruk etter tre vekers byggetid. Det kan ikkje vere tvei om at det her vart sett Norgesrekord som det blir vanskeleg å slå.

Med dette som bakgrunn vert det lettare å skjone at vi har folk og kompetanse som i høg grad har vist seg i stand til å ta opp konkurransen også i andre fylke med dei største anleggsentreprenørane i landet.

## Planlegging av ny og sikker vegtrasé

På vegplanen for perioden 1990-93 er til rådvælde om lag 93 mill. kroner til rassikring mellom Innfjorden og Åndalsnes. Desse midlane var tenkt til bygging av ein vel 2 km lang tunnel mellom Runehammertunnelen og Gridsetskolten, samt noko overbygg og andre tiltak. Etter raset vart desse planane tekne opp til ny vurdering. Vi stilte igjen spørsmålet om dette ga full tryggleik og var den beste løysing på lengre sikt. Den gamle idéen om veg frå Innfjorden til Isterdalen dukka og opp på nytt.

Vi kom snart til at det var behov for ny gjennomgang av alle planar når det no måtte satsast så store beløp. Dette var ei hastesak som det måtte setjast inn store ressursar på å få løyst på kort tid. Difor vart det ved vegkontoret oppretta ei tverrfagleg arbeidsgruppe med folk frå plan, anlegg, vedlikehald og laboratorium som gjekk laus på arbeidet.

Dei arbeidde raskt og effektivt og i slutten av januar var den første utgreinga klar med konklusjon om alternativval. Den såkalla alternativ 3 med ein 6 km lang tunnel frå Gridset i Innfjorden til Skafonntunnelen peika seg klårt ut i høve til det andre attståande alternativ 4, som er tunnel frå Gridset til Isterdalen og vidare ny veg og nye bruar over Istra og Rauma. Dei tre andre alternativa som vart utgreidd fall,

av ulike årsakar, ut under den vidare prosessen.

Ei kort samanlikning av alle fem undersøkte alternativ kan kort oppsummerast med slik konklusjon:

1. Berre alternativa 3 og 4 gir full rassikring i første byggjesteg. Ut frå dette meiner vi det er riktig å sjå bort frå alle andre alternativ. (Alternativ 5 er uaktuelt på grunn av arealkonflikt i Innfjorden).
2. Samanlikning mellom alternativa 3 og 4 kan kort uttrykkest slik:
  - a) Alternativ 3 er i 1. byggjesteg 45. mill. kroner rimelegare enn alternativ 4 (40 mill. kroner ved full utbygging).
  - b) Alternativ 3 er best for om lag 3/4 av trafikantane og gir totalt sett dei lågaste tids- og kjørekostnadene.
  - c) Alternativ 3 gir den langt enklaste og hurtigaste plan- og grunnløysingsprosess.

Samferdselsutvalet i fylket hadde alternativvalet oppe i møtet den 7. februar 1990. Etter lange og grundige drøftingar fekk alternativ 3 samrøystes tilslutning. Dette alternativet har og fått overveldande tilslutning under tre større møter med ulike brukarinteresser.

Spørsmålet om alternativval er i skrivande stund (februar) ute til uttale i andre høyringsorgan i fylket.

Vi reknar med at Vegdirektoratet som har det endelege ord når det gjeld alternativvalet får ei lett og enkel avgjerd. Rett nok har og alternativ 4 gjennom Isterdalen nokre tilhengjarar, med Ålesund Handelsforening i spissen. Dei meiner Isterdalslina er mest framtidsetta. Dette er vanskeleg å forstå då dette alternativet er dyrare å byggje, gir større samla tids- og kjørekostnader og får ein langt vanskelegare og meir tidkrevjande plan- og grunnløysingsprosess.

## Finansiering

Det er ikkje å kome forbi at finansieringa av prosjektet vert den vanskelegaste delen å få raskt i hamn slik at arbeidet kan kome i gang. For å gjennomføre første byggjesteg av alternativ 3 har vi behov for 30 mill. kroner meir enn vi har i vegplanperioden 1990-93.

Alle krefter, politisk og administrativt, må no setjast inn for å skaffe desse midlane som eit tillegg til vegplanramma i 1990/91. Sjøl om vi skulle få desse 30 mill. kroner må vi foreta smertefulle endringar når det gjeld tidspunkt for gjennomføring av fleire prosjekt i perioden.

Til rassikring av E69 treng vi alle 125 mill. kroner i 1990 og 1991 for igjen å få opna vegen snarast mogleg. Dette fører til at andre arbeid som var tenkt utført i desse åra må skyvast ut i tid til 1992 og 1993. Om vi ikkje skulle lukkast å få ekstramidlar vert denne omprioriteringsprosessen endå mykje vanskelegare. men når vi stiller prosjekt for prosjekt opp mot å få sikra E69 slik at den igjen kan opnast for trafikk har vi vel knapt eit einaste som ikkje må vike plass.

E. Vollset

### Redaktør:

Odd Williamsen

### Journalistisk utførelse, samt layout:

Viktor Storsveen

### Redaksjonsutval:

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

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

Opplag: 2500

**Ettertrykk anbefales,  
men angi kilde.**

### Forsida:

Her ser vi fire av menneskene ved Oppedal ferjekai foran betongtobben: Fra venstre: Steinar Brevik, Hustad, Arnfinn Karlsson, Langevåg, Kristen Leikarnes, Vikebukta og Arvid Engkrog, Skodje.

(Foto: Viktor Storsveen).

### Sats og trykk:

EKH trykk Molde



Fra venstre: Per Åge Brevik, Leonhard Dahl, Per Korsbrekke, Tore Witsø, Arne Hoem og Halgeir Brudeseth tar gjerne opp konkurransen over fylkesgrensene. (Foto: Viktor Storsveen)

### Seksjonsleder Tore Witsø:

# – Vi har ressursene!

Vi har de menneskelige og maskinelle ressursene som skal til for å bygge ferjekaier og også bruer. Det vi har gjort ei tid nå er at vi forsøker å gå aktivt ut i andre fylker for å skaffe oss

arbeid, slik at vi kan utnytte de ressursene vi har bygget opp. Dette sier seksjonsleder i bru- og ferjekaiseksjonen i vegvesenet i Møre og Romsdal, overingeniør Tore Witsø.

Bakgrunnen for uttalelsene er det faktum at bevilgningene over statsbudsjettet er svært ujevne når det gjelder midler til bru- og ferjekaibyggning i eget fylke. Rike tradisjoner gjør imidlertid at Vegvesenet i Møre og Romsdal etter hvert har bygd opp en svært slagkraftig seksjon på dette området. Også maskinelt er etaten godt rustet til å ta på seg oppdrag som kommer.

Men nettopp fordi det i perioder ikke er nok å gjøre her i fylket, har bru- og ferjekaiseksjonen i stedet valgt å gå ut og kjempe om oppdrag i andre fylker. Både i Trøndelag-fylkene og i Sogn og Fjordane, har seksjonen de seneste årene fått mange anlegg, små og store!

– Vi får stadig påminnelser fra Vegdirektoratet om å bli flinkere til å utnytte de ressursene vi har og også se over fylkesgrensene etter oppdrag der. Og egentlig er det vel det vi gjør, fortsetter overingeniør Tore Witsø. – I tillegg til at vi får utnyttet ressursene våre, vet jeg også at arbeiderne våre ute på anleggene setter stor pris på at de har jevnt med arbeid året igjennom.

– I tillegg er det samfunnsøkonomisk riktig at vi tar jobber utover fylkesgrensene fremfor å la deler av seksjonen ta pause i de roligste periodene, sier Witsø.

### Fakta om bru- og ferjekaiseksjonen

Bru- og ferjekaiseksjonen er underlagt anleggsavdelinga. På Vegkontoret består seksjonen pr. i dag av seks personer. Seksjonsleder er overingeniør Tore Witsø. Ellers finner vi avdelingsingeniørene Per Åge Brevik og Halgeir Brudeseth som i hovedsak arbeider med oppgaver innenfor brubygging og andre betongarbeider. Overingeniør Per Korsbrekke og oppsynsmennene Leonhard Dahl og Arne Hoem står i hovedsak for ferjekaioppdragene både her i fylket og i andre fylker.

Selv om ledelsen for seksjonen utvilsomt holder et høyt faglig nivå, hadde det likevel blitt lite bru- og ferjekaibyggning om det ikke i tillegg hadde vært en entusiastisk og dyktig gjeng i utedriften. Her finner vi i øyeblikket 40 mann, der av avdelingsingeniør Per Austnes og oppsynsmann Richard Lunheim. Ellers har seksjonen befaring med diverse større broprosjekt gjennom planlegging, byggedelse og annen oppfølging.

# Viktig seier på bortebane!

Klokka 12.00 mandag 18. september i fjor høst skrev bru- og ferjekaiseksjonen i Statens Vegvesen Møre og Romsdal historie. I nært samarbeid med vegvesenet i Sogn og Fjordane hadde man for første gang vunnet en åpen anbudsrunde i et annet fylke i konkurranse med private

entreprenører. Det var Oppedal ferjekai på riksveg 14 sør for Sognefjorden, som var lyst ut på anbud og hele 11 entreprenører deltok i konkurransen, deriblant alle de store på området her til lands.

Den driftige anleggsgjengen fra Møre og Romsdal arbeider raskt og presist og slik det ser ut foreløpig, vil det også vise seg at de økonomiske anbuds kalkylene var bygget på sunn forretningsdrift og at de private entreprenørene så langt der i fra ble jekket ut av prosjektet på grunn av Statens midler.

I alt ni arbeidere har vært i sving på Oppedal ferjekai. I tillegg leies det inn dykker som tar seg av arbeidet under vann. De som har bidratt til at framdriften ved Oppedal går etter programmet har foruten ledelsen ved Vegkontoret, vært følgende: Steinar Brevik, Sigmund Skjegstad, Per Åkernes, Oddmund Tangen, Malvin Ness, Arvid Engkrog, Kristen Leikarnes, Arnfinn Karlsen og Oscar Einarsson.

For trafikkantene vil den nye ferjekaia bety stor forbedring i forhold til sambandet Lavik-Brekke som nå tar en halv time. Da sambandet Lavik-Oppedal står ferdig i juni, betyr det nedkortet ferjetid med nær en tredel.



Bildet: Øverst ser vi Arvid Engkrog og Steinar Brevik i tett snøvær med ammunisjonskassa. Under til venstre: Oppsynsmann Arne Hoem på anleggskontoret på Oppedal. Under til høyre: Oppsynsmann Leonard Dahl og Steinar Brevik på det medbrakte verkstedet som gjør at arbeidsgjengen er selvhjulpne. (Fotos: Viktor Storsveen).

# Trivsel viktig for arbeidsinnsatsen!



«Basen» er en av de sentrale elementene i en del av den virksomheten som bru- og ferjekaiseksjonen driver. Den ombygde bilferja dekker svært mange funksjoner. På innsiden skjuler det seg alt som hører med for å skape hjemme-

kos og trivlig miljø for de som skal ha båten både som sin arbeidsplass og ikke minst som sitt hjem i lange perioder. Det er et meget erfarent mannskap som utgjør arbeidslaget på dagtid og kameratgjengen på kveldstid.

Uten kameratskap «overlever» man ikke en slik tilværelse, ofte milevidt hjemmefra. Seks mann har sitt arbeide og hjem på Basen. I tillegg til helgene, er det fri hver sjettede uke. Resten tilbringes ombord eller i umiddelbar nærhet av Basen. Da vi besøkte Basen, var man i full gang med å bygge om ferjekaia på Balestrand i Sogn og Fjordane.

Vi var heldige og kom akkurat da middagen skulle inntas og vi kan skrive under på at kokken ombord, Alf Myrstad, kunne kokekunstens ABC. En nydelig gryterett og sjokoladepudding med vaniljesaus til dessert!

I messa ved siden av fant vi behagelige stoler, her var TV, video og det som skal til for å gjøre døgnet nærmest mulig det en ellers opplever når man får bo hjemme.

Sju enkeltlugarer, gir hver enkelt av mannskapene muligheten til et privatliv midt oppe i det sosiale livet som mannskapet opplever uke etter uke.



Kokk Alf Myrstad lar her formann Magne Bø forsyne seg av matgryta.

(Foto: Viktor Storsveen)



Alf Myrstad på lugaren. Her lider man ingen nød.

(Foto: Viktor Storsveen)



Heller ikke på messa er det noen som har grunn til å klage på komforten.

(Foto: Viktor Storsveen)



Basen i aksjon utenfor Balestrand. Det faste mannskapet er: Magne Bø, Bøfjord, Jostein Sandnes, Åfarnes, Alf Myrstad, Molde, Robert Strømmen, Skodje, Terje Male, Vikan og Kjell Sandnes, Åfarnes.

(Foto: Viktor Storsveen)

# Med «Basen» på nye tokt

Basen var opprinnelig ei bilferje. I 1977 kjøpte Statens vegvesen ferja, som da het Årvik fra MRF, og bygde den om slik den står i dag. Det er Vegsentralen på Årø som eier Basen, og den leies sammenhengende ut til bru- og ferjekai-

seksjonen som beskjeftiger Basen og mannskapet etter alle kunstens regler. I skrivende stund er Basen opptatt i Balestrand og en lang rekke oppdrag venter på Basens tjeneste.



Båtføreren ombord er Jostein Sandnes. Han loser Basen og mannskapet trygt fra havn til havn. Etter Balestrand, blir neste stopp Fjærland og deretter er det Ryskjedalsvik, også det i Sogn og Fjordane, før en rekke oppdrag i Møre og Romsdal står for tur.

Basen kostet omlag 1,5 millioner i sin tid. Oppsynsmann Leonhard Dahl slår fast at Basen spiller en betydelig rolle

for økonomien i de oppdragene den blir benyttet i. Desto kortere oppdragene er, desto mer lønnsomt er det å benytte Basen. Bli oppdragenes varighet på mer enn tre måneder kan man vurdere alternative løsninger, sier Dahl.

Basen er 25 meter lang og har en Caterpillar dieselmotor som yter 260 hester. Det finnes i tillegg til fasilitetene vi har nevnt, også verksted og lager ombord. Videre er basen utstyrt med ei kran som har en kapasitet på 36 tonnmeter, den har rammeutstyr for pelling og den har eget strømaggregat og kompressor.

Ass. båtfører Terje Male loser Basen da Sandnes har fri.

(Foto: Viktor Storsveen)

# Kjempeinnsats bak rekord-rask ferjekaiutbygging!



Her ser vi tre av de mange som fortjener stor honnør etter vel utført arbeid. Fra venstre: Per Dyrli, Martinus Gautvik og John Amundsgård. (Foto: Viktor Storsveen)

**E69 har gjennom alle år trukket til seg mye av oppmerksomheten innenfor riks- og fylkesvegnettet i Møre og Romsdal. Fra tyskerne fikk**

Parsellen Innfjorden-Åndalsnes er ersatt av et midlertid ferjesamband, mens den permanente ombyggingen av E69 finner sted. Takket være en stor arbeidsgjeng som virkelig ville demonstrere sin erfaring og dyktighet, sammen med stor ekspertise på Vegkontoret, bygget man ferjesambandet som trolig hører hjemme i «Guinness rekordbok». 17 arbeidsdager benyttet Vegvesenets folk på de to midlertidige ferjekaiene, som har kapasitet til å ta i mot 50-bilers ferje.

Også en stikkveg på 60 meter i Innfjorden stod ferdig til åpningen som skjedde 5.

januar. Her bruker man for øvrig E69 som oppstillingsplass, mens man i Åndalsnes benytter det eksisterende industriområdet på Øran.

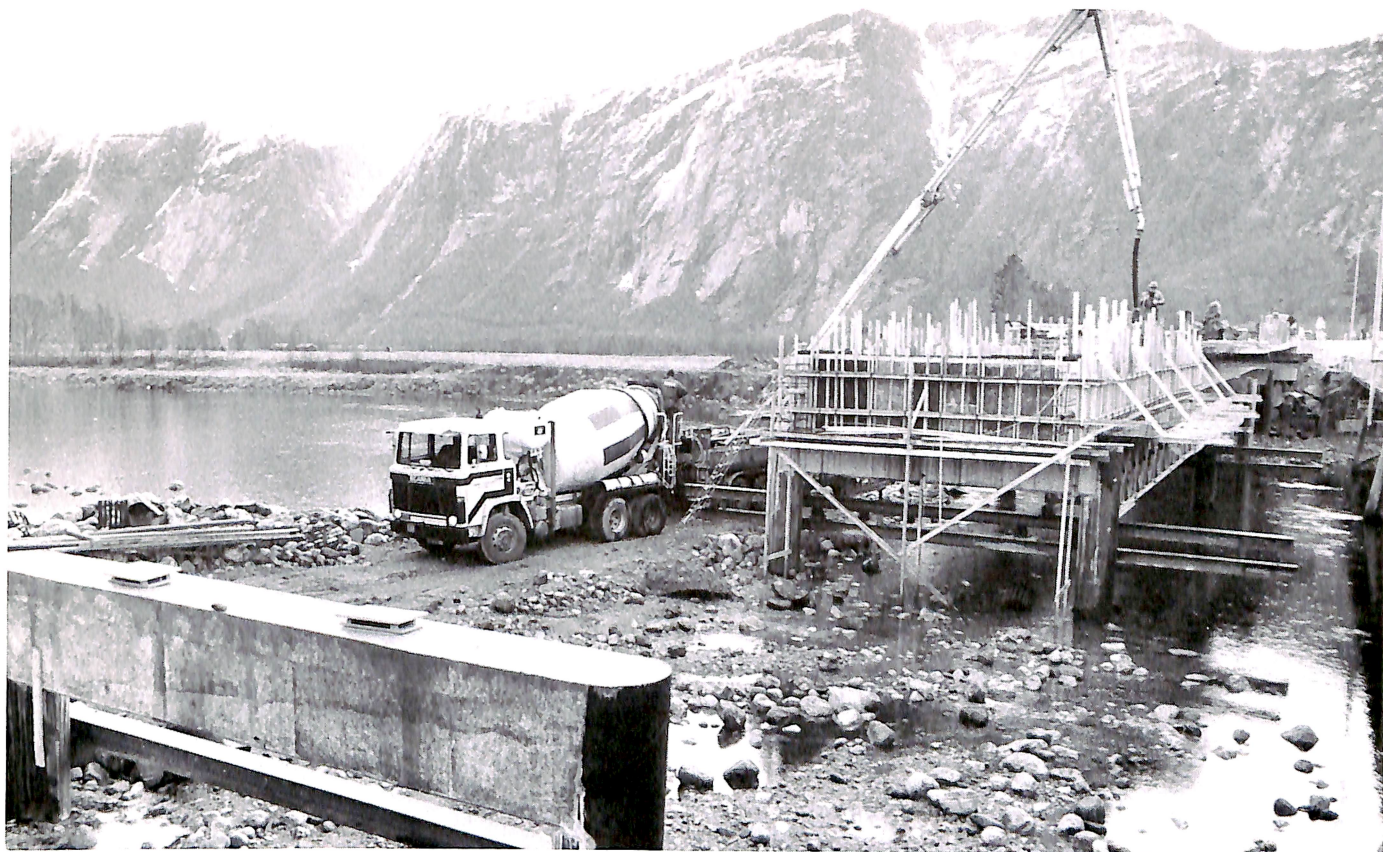
Vi nevner her en del av de som fortjener honnør for innsatsen ved siden av Vegkontorets folk: Oppsynsmennene Per Brandli og Per Løvik. Per Dyrli, Einar Strand, Terje Norli, Martinus Gautvik, Reidar Aandal, Arnstein Heilevang, John Amundsgård, Palmer Orset, Kåre Hansen, Olav Nyhagen, Per Fiva, Jørgen Sigersteth, Arne Lønsethagen, Tor Inge Kleivenes, Reidar Havnen, Michel Kosberg, Jon Thoresen og Leif Vold.

**bygget deler av vegen under krigen, har det gått mangt et ras. Nå er vegen stengt for alltid ved Innholmen!**



De konstaterte på «Jomfruturen» at alt fungerte. Fra venstre: Konsulent Leiv Heggstad, adm. dir. i MRF, Olav Smørdal og oppsynsmann Leonhard Dahl. (Foto: Viktor Storsveen)





Full aktivitet i forbindelse med byggingen av Syltebo bru i Eresfjord.

(Alle fotos: Viktor Storsveen)

# Allsidige betongarbeidere

Det er en gjeng med allsidige betongarbeidere som bru- og ferjekaiseksjonen råder over. Mesteparten av arbeidet som utføres i egenregi er bru- og kulvertarbeider, men det er også en god del støttemurer, portaler i tunneler og raso-verbygg som står på programmet. Og stort sett alt dette planlegges fra bru og ferjekaiseksjonen ved Vegkontoret.

Seksjonen forsøker å drive i egenregi på alle arbeider opp mot 8-10 millioner kroner. De større bruene går ofte til private entreprenører. Bru- og ferjekaiseksjonen vurderer å regne på egne anbud der det ligger til rette for det.

Som det framgår av dette, er det svært allsidige arbeider som anleggsarbeiderne utfører. I stor grad er seksjonen selvhjulpne når det gjelder forskalingsutstyr for de forskjellige arbeidene. Dette er lagret på Vegsentralen når det ikke er i bruk. Her blir det vedlikeholdt etter alle kunstens regler av Michel Kosberg. Samme mann sørger også for oppkut-

ting og bøyning av armeringsjernet som leveres gjennom Vegsentralen.

Ledelsen ved Vegkontoret forsøker hele tiden å fordele lagene slik at så mange som mulig får bo hjemme, mens de holder på med et anlegg.

Veg og Virke har vært innom på to av de større arbeidene som pågår i forbindelse med brubygging akkurat nå. Både Syltebo bru i Eresfjord og Skorgen gangbru i Vestnes, bygges av Vegvesenets folk.

Bruene på innfartsvegen til Ålesund og på Atlanterhavsvegen, er blant de største seksjonen har bygd.



Fra venstre: Ottar Engkrog, Tor Inge Vestre, Runar Amdam og Johan Inge Amdam.

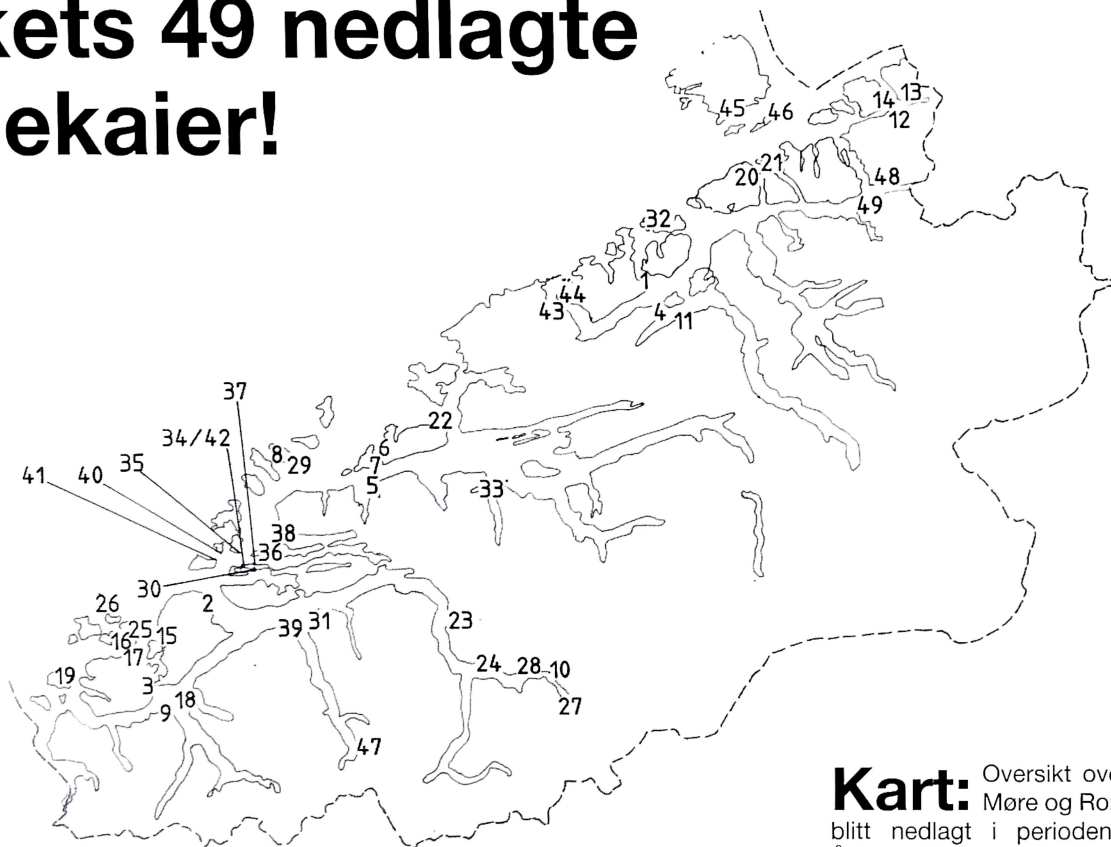


Anleggsleder Jakob Engeseth ved Syltebo bru.



Magne Nauste og Eivind Toven med betongprover.

## Her finner du ferje- fylkets 49 nedlagte ferjekaier!



**Kart:** Oversikt over ferjekaier i Møre og Romsdal som er blitt nedlagt i perioden 1962-1989. Årstallet for nedleggelsen angir det år ferjetrafikken opphørte på vedkommende kai.

Nr.	Navn ferjekai	Nedlagt år	Nr.	Navn ferjekai	Nedlagt år
1	Kvernes .....	1962	26	Runde .....	1982
2	Brandal .....	1962	27	Tafjord .....	1982
3	Leikong .....	1968	28	Valldal .....	1982
4	Gjemnes .....	1968	29	Rogne .....	1983
5	Ørsnes .....	1970	30	Ålesund, Røysekaia .....	1983
6	Midsund .....	1970	31	Sykkylven, Aure .....	1985
7	Håbet .....	1970	32	Kristiansund, Vågekaia .....	1985
8	Longva .....	1972	33	Helland, Vestnes .....	1985
9	Velsvik .....	1973	34	Ålesund, Skateflua, nord .....	1987
10	Fjørå .....	1974	35	Valderøy .....	1987
11	Torvikbukta .....	1976	36	Ellingsøy .....	1987
12	Stemshaug .....	1976	37	Flatholmen .....	1987
13	Vikan .....	1976	38	Hamnsund .....	1987
14	Vihals .....	1976	39	Ikornnes .....	1988
15	Ulsteinvik .....	1976	40	Giske .....	1989
16	Røyra .....	1976	41	Godøy .....	1989
17	Stoksund .....	1976	42	Ålesund, Skateflukaia, syd .....	1989
18	Berknes .....	1977	43	Ørjavik .....	1989
19	Sandshamn .....	1978	44	Tøvik .....	1989
20	Gullstein .....	1978	45	Straumen, Smøla .....	1989
21	Nordheim .....	1978	46	Kyrhaug, Edøy .....	1989
22	Sundsbo .....	1978	47	Viddal .....	1989
23	Stordal .....	1979	48	Ervik .....	1989
24	Overåneset .....	1979	49	Rendal .....	1989
25	Torvik .....	1982			

# Vedlikehold krever store ressurser!

**Bru- og ferjekaiseksjonen får en stadig større oppgave innenfor vedlikehold. Etter hvert som større bruene og større ferjekaier bygges, utvides det meget ressurskrevende vedlikeholdsansvaret. Inspeksjon og reparasjoner krever stadig større økonomiske uttelling. I dag benyttes 4-5 millioner kroner til vedlikehold i bru- og ferjekaiseksjonen.**

Mest utsatt er utvilsomt de større bruene og ferjekaiene som ligger nærmest kysten, og som dermed er mest utsatt for cloridangrep. Det vil si at armeringa begynner å ruste, som følge av at innholdet av salt er for høyt. Dette kan skje på grunn av dårlig betong eller for liten overdekning av armering.

Derfor legges det i dag stor vekt på å få til en tetttest mulig betong og god armeringsoverdekning. Når infisert betong oppdages, må denne meisles bort, armeringa rengjøres for rust, primes og ny mørtel legges på. Helst i et tjukkere lag enn før. I den grad det er mulig spyles dårlig betong bort med vann under høyt trykk. Det blir også benyttet mye sprøytebetong. Ellers forekommer skader på lager, rekkverk og kjørebane.

Desto hurtigere en skade blir oppdaget og reparert, desto lavere blir totalkostnadene ved bruvedlikeholdet. De største reparasjonsarbeidene blir ofte satt ut på anbud, mens de mindre utføres i egen regi. Det regnes også egenregikalkyler i konkurranse med private entreprenører.

Bru- og ferjekaiseksjonen er nå i ferd med å utstyre og bygge opp en bil (etter svensk modell) som kan forflyttes raskt fra sted til sted etter hvert som behovene melder seg.

Det er også satt i gang et forskningsprosjekt om bruvedli-

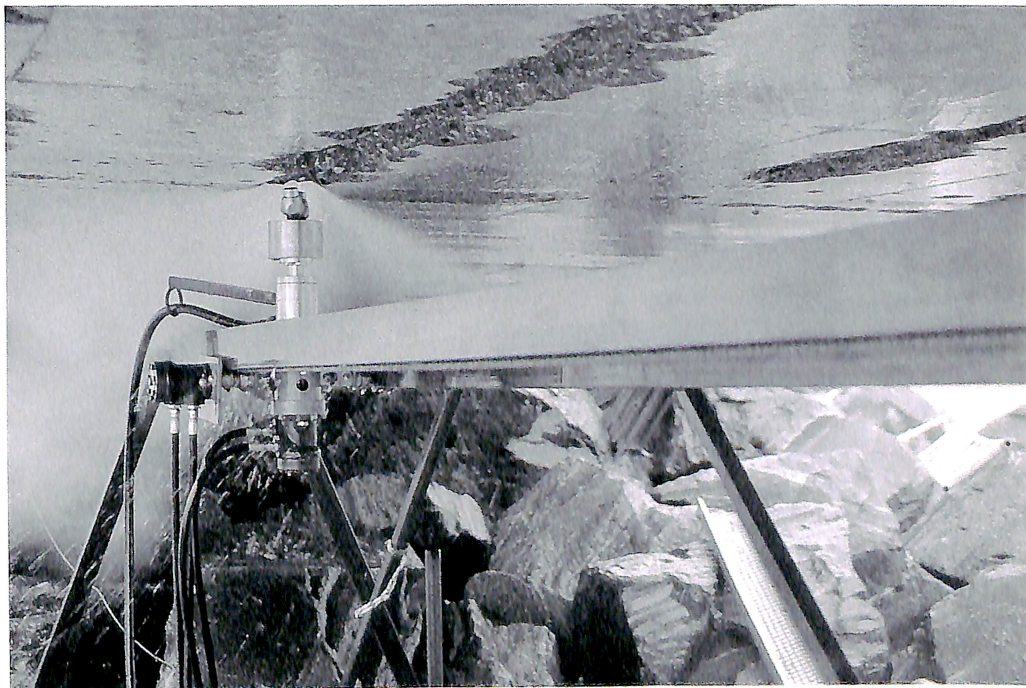
kehold, der forskjellige sider skal belyses nærmere.

Avdelingsingeniør Per Austnes og overingeniør Per Korsbrekke er de som jobber mest med vedlikeholdsoppgaver. Ellers er to mann fast ansatt til å utføre reparasjonsarbeidene i felten. Det er Oscar Einarsson og Geir Ove Nesje.

Tilsammen har vi 1500 bruere på riks- og fylkesvegnettet, som inspiseres jevnlig og registreres på EDB.



*Bruinspeksjon på Verjeskiftet bru på Smøla. Avdelingsingeniør Per Austnes befinner seg i kurven. (Foto: Tore Witso)*



*Høytrykksspuling med vann på Rundebrua. Hvert år benyttes 4-5 millioner kroner til vedlikehold på bruere og ferjekaier. (Foto: Tore Witso)*

# Kystens «drømmeveg»!

Etter at de første ideene til en kyststamveg ble lansert i 1986, foreligger nå de første konkrete utkastene for framtidens «drømmeveg»! For alle alternativene som pr. i dag foreligger, er nemlig ikke like lett å argumentere for. Og ofte er det

Vi har da holdt utenfor de deler av Kyststamvegen som går over det da eksisterende KRIFAST-anlegget, som åpnes i oktober 1992. Hvor raskt arbeidet med en eventuell Kyststamveg kan gå, er ikke godt å si. I følge vegsjefen i Møre og Romsdal, Eivind Vollset, er utarbeidelsen av trasealternativene bare første del av et større arbeid som nå skal påbegynnes.

Dette kom fram under en større pressekonferanse Vegkontoret arrangerte i slutten av januar.



Overingeniør Anders S. Moen ved Vegkontoret, sitter midt oppe i arbeidet med Kyststamvegen.

Det som nå skal skje konkret videre er en rekke konsekvensanalyser og utredninger i forbindelse med de eksisterende trasealternativene. En rekke alternativer er utredet langs strekningen Egersund-Trondheim. En ferjefri løsning antydes å komme på nærmere 21 milliarder kroner, mens en «vennligere» løsning følger eksisterende riksveg 14 fra Egersund og til Spjelkavik og videre følger E69 til Furneset i Vestnes kommune, ferje til Molde og videre langs kystvegen til Hjelset, over til Batnfjord, KRIFAST-sambandet og indre alternativ videre nordover til Trondheim. Det vil si ferje over Halsafjorden og videre gjennom Surnadal, Rindal og Orkanger til Trondheim.

Med de tendenser vi i dag ser i vårt samfunn, virker det ikke sansynlig at vi får en hundre prosent ferjefri Kyststamveg. Dette blir ganske enkelt så kostbart at det vil bli store problemer å få et så ambisiøst prosjekt ferdig, mens det fortsatt eksisterer små og store samfunn langs vår varierte kyst.

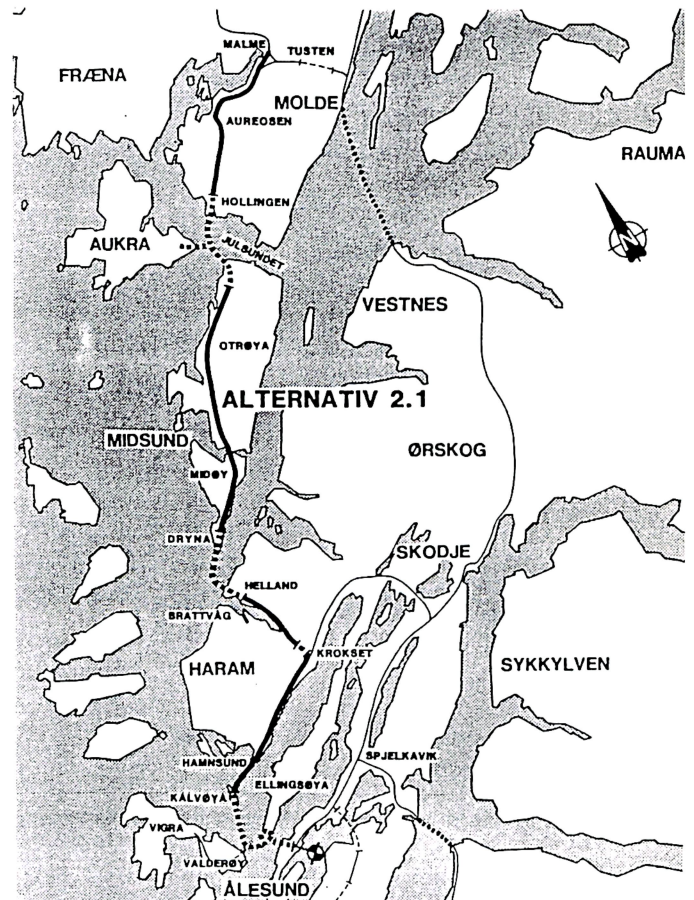
Faktum er at det i dag finnes 4-5 tverrsamband mellom Vestlandet og Østlandet. Derimot finnes det ikke noe fullgodt samband mellom sørvestlandet og Trondheim langs kysten. I dag finner vi 12 ferjer på denne strekningen og en relativt normal reisetid vil i mange tilfeller være halvannet døgn. Med et skikkelig utbygget stamvegnett, vil reisetiden lett kunne reduseres til ett døgn. Derfor ligger det samfunnsøkonomisk svært store innsparinger på sikt i en skikkelig utbygging av eksisterende samband.

En rekke standardiserte krav er foreløpig utarbeidet for å gjelde det sambandet som skal få status som framtidig kyststamveg. De viktigste kravene er:

- Vegbredde 8,5 meter.
- Dimensjonert for fart på minst 80 km/timen.
- Største stigning 6 prosent for veier mer enn 5000 biler i døgnet.
- Største stigning 7 prosent for veier mellom 1500 og 5000 biler i døgnet.
- Største stigning 8 prosent for veier med mindre enn 1500 biler i døgnet.

Det bor omlag 1,4 millioner mennesker i «korridoren» som er ment å bli betjent av en kyststamveg. I dette området har en også en lang rekke viktige næringer som olje- og gassbasert virksomhet, oppdrettsnæring og flere andre tradisjonelle næringer som

slik at nettopp de dyreste alternativene er de man ideelt sett kunne tenke seg å velge. Bare i vårt fylke vil et ferjefritt samband koste nærmere 5 milliarder kroner å bygge ut.



Dette kartet viser alternativene til Kyststamveg mellom Ålesund og Molde. Som man ser er det snakk om ferjefri løsning helt ytterst, en løsning som koster langt mer enn alternativet som inkluderer ferje Furneset-Molde, som i dag.

ved økt samband med omverdenen kan styrkes ytterligere og fremfor alt gi sårt tiltrengte arbeidsplasser og en desentralisert og miljøvennlig bosetting.

Ved siden av å gjøre rede for traseer og kostnader, vil det nå bli tatt sikte på å utrede konsekvensene for trafikk og transportsystemet i landsdelen, miljø, økonomi og finansiering. Det vil dessuten i samarbeid med ulike forskningsins-

titusjoner bli lagt vekt på å utrede de samfunnsmessige konsekvensene for bosettingen, arbeidsmarkedet, offentlig sektor og næringslivet. Utredningsarbeidet skal i henhold til planen være ferdig til årsskiftet 1990/91.

Anleggssjef Kjell Loen med utfyllende kommentarar:

# Totalt 550,6 millioner til vegbygging i fylket

**Anleggssjef Kjell Loen (bildet) ved Vegkontoret i Møre og Romsdal, gir her en utfyllende kommentar til anleggsdelen i vegløyvingane i fylket. For riks- og fylkesvegane er det sett av 249,6 millioner kroner. I tillegg er det sett av 111 millioner kroner til Skålavegen og 190 millioner til KRIFAST i 1990.**

Den samla statsløyvinga til riksveganlegg for 1990 er 209 millioner kroner. Av dette beløpet går 20 millioner kroner til refusjon for forskott til Nørvesund-Norvevika på E69 og Atlanterhavsvegen. Låneopp- tak/bompengar til KRIFAST og Skålavegen er stipulert til ca 190 millioner og 111 millioner kroner.

Oversikten over planlagt anleggsarbeid i året, ser omlag slik ut:

**E69:** Start på tunnelbygging forbi rasstaden ved Innfjorden. Vi håpar på avklaring om val av alternativ slik at byggestart kan skje snarast råd etter gjennomslag i tunnelen gjennom Nesaksla på riksveg 64 i april/mai i år. Ein foresetnad for dette opplegget er at finansieringa blir løyst tilfredsstillande. Litt etterarbeid vil det bli på parsellane Sjøholt-Apalset og Nørvesund-Norvevika som begge vart åpna for trafikk i 1989.

**Riksveg 14:** Litt etterarbeid på parsellen Skorge bru-Mork bru ved Ørsta. Denne vart og åpna for trafikk i 1989.

**Riksveg 58:** Etter at parsellen Veiberg-Eidsdal ferjekai var ferdig ombygd i 1989 stod det att litt sparte midlar. No «lever vi på Ørten» og har ei svært beskjeden drift i gang med breiddeutviding i Øvstelia.

**Riksveg 61:** Her arbeider vi med full omlegging av siste grusvegparsell på ruta Eidså-Fiskå, samla lengde 6,5 kilometer. I 1989 vart det lagt mellombels dekke på omlag 2 kilometer. Heile parsellen skal være ferdig i haust.

**Riksveg 62:** Vi reknar med ein snarleg byggestart på parsellen Kjelbotn-Remmem i Vestnes sjøl om ikkje alle formalia med plangodkjenning og alle grunnavtaler er i orden.

**Riksveg 64:** Start på driving av tunnel gjennom Nesaksla i februar med gjennomslag i april. Dessuten held vi fram med planering m.v. Vegåpning hausten 1991.

**Riksveg 71:** Vi har 30 mill. kroner til disposisjon for bygging av veg og bru over Valsøya til Stokke. Hovudplan er utarbeidd men ikkje godkjent. Planarbeid og grunnløyving må gå meir enn glatt om i det heile skal være moeleg å starte arbeidet i år.

**Riksveg 661:** Det blir halde fram med planeringsarbeid og istandsetting på parsellen Fiksdal-Juvika.

**Riksveg 680:** På Tustna vart parsellen Tømmervåg-Linvågen gjort ferdig i 1989. Utenom programmet vart det penetrert omlag ein kilometer vidare frå Linvågen mot Leira, og her blir det lagt fast dekke i år.

**KRIFAST:** I 1989 vart det arbeidd på dei fire arbeidsavsnitt: Veg på Frei, Bergsøya, Aspøya og fastdelen på Gjennessundet bru. Arbeidet her vil halde fram for fullt. I tillegg blir det byggestart på Freifjordtunnelen, Bergsøysundet bru og hengebrudelen på Gjennessundet bru, som dels blir prefabrikert.

**Skålavegen:** Her vil arbeidet halde fram for fullt på alle arbeidsavsnitt, med Fannefjordtunnelen (gjennomslag i sommer) og Bolsøybrua som dei største oppgåvene.

## FYLKESVEGENE

Til fylkesvegbygging har vi fått 31,2 mill. kroner frå fylket og 9,4 mill. kroner frå staten. Av staten sin del skal 7,9 mill. kroner gå til forsterkning på flere vegruter og 1,5 mill. kroner skal gå til rassikring på fylkesveg 40 i Dalsfjorden og fylkesveg 65 Festøy-Standal.

Fylket skal løyve like store beløp til desse formåla.

Fylket har innafor ramma (31,2 mill. kroner) sett av beløp til: Aksjon skuleveg og handikaptiltak, anlegg med 50 prosent kommunedel, handlingsplan for trafikktryggleik, kartlegging, grunnoppmåling og kyststamvegutvalet.

Forsterkningsarbeida, der også staten tek del med løyving, gjeld vegrutane: Lauvstad-Folkestad (4,1 mill.), Fyrde-Bueide (1,0 mill.), Straumsgjerde-Gjævenes (1,2 mill.), Slyngstad-Skjelten (2,5 mill.), Lerheim-Nordvik (3,2 mill.), Aukra fk-Rindarøy (1,3 mill.), Hellebrua (1,3 mill.) og Moldegård-Godssentralen (1,2 mill.). Dette gir en sum på 15,8 millioner kroner.

Utbedring, ombygging, fullfinansiering blir det på desse anlegga:

**Fv21:** Koparstad-Kvalsvik (1,0 mill.) Rassikring i Kvalsvikstranda og Teigestranda.

**Fv15:** Leikong-Vollnes (1,8 mill.). Ny bru og dekkelegging frå kryss rv61 ca 700 meter.

**Fv45:** Volda-Ørsta grense (1,3 mill.). Utbetring og gang/sykkelvegbygging på parsell mellom Sjukehuskrysset og kommunal veg til Brattebergfeltet.

**Fv65:** Festøy-Standal-Trandal (2,3 mill.). Det skal byggast ny ferjekai på Trandal. Fullføring i 1991.

**Fv71:** Straumgjerde-Gjævenes (1,1 mill.). Halde fram med ombyggingsarbeid mellom Stave og Jarnes.

**Fv73:** Aure-Løset (1,5 mill.). Bygging av omlag 350 meter fylkesveg og gang/sykkelveg frå kryss rv 60 i samsvar med reguleringsplan.

**Rv107:** Skodje grense-Kverve (0,5 mill.). Det skal leggest fast



dekke på Grimstad-Eidsvågen der arbeidet tidlegare var avslutta med penetrering.

**Fv131:** Ytterland-Gjøsund (1,1 mill.). Det skal byggast gang/sykkelveg på ein del av strekningen Valderhaugstrand-Skjong. Delfinansiering frå Giske kommune.

**Fv146:** Slyngstad-Skjelten (1,05 mill.). Vegomlegging mellom Jogarden og Terøyvegen.

**Fv212:** Finnøy-Ona (1,0 mill.). Refusjon til Sandøy kommune for arbeid på veggen ved Ona hamn, støypt brystvern og fast dekke på molo.

**Fv228:** Jendem-Aureosen (0,75 mill.). Fullføre ombygging av kort parsell i Aurekleiva.

**Fv313:** Løykjebakken-Gikling (0,6 mill.). Løyvinga går til fullfinansiering av ein 2,8 kilometer lang parsell der arbeidet vart fullført i 1989.

**Fv362:** Hendset ferjekai (0,7 mill.). Restfinansiering for bygging av betongpir m.v. på ferjekaia som no har trepir.

**Fv390:** Sjøgata-Sevoll (0,6 mill.). Breiddeutviding i smal og krapp kurve ved Slinningen.

**Fv403:** Moldegård-Godssentralen (1,0 mill.). Opprusting, forsterking og bygging av fortau.

Alf Idar Småge om val av dekketype som verkemiddel mot støy:

# Støy viktig ved val av dekke

I St.m. om NVVP 1990-93 er det lagt mykje meir vekt på miljøproblema som vegtrafikken fører med seg enn i tidlegare vegplanar. Der-

Eit slikt verkemiddel er bruk av støysvake dekke, her i tydinga drensasfalt. Dette er asfalt med stor porevolum (kan vere over 20%) som verkar dempende på både dekk- og motorstøy, mest ved stor fart. Effekten kan vere opp til 8dB(A) reduksjon ved høg fart. Om lag 5dB(A) skal vere relativt lett å få til. Effekten minskar med tida, truleg fordi holrommet minskar på grunn av tilsmussing frå piggdekkslitasje og

strøing. Her i fylket har vi mykje vegar med ÅDT mellom 1000 og 3000 kjt, og dermed moderat piggdekkslitasje og tilsvarande lite tilsmussing. Ofte er det spreidd randbusetnad langs desse vegane som gjer det vanskeleg å få til samanhengande skjermingstiltak. Støysvake dekke kan derfor truleg vere eit godt verkemiddel på slike strekningar. Det vert påstått at drensasfalt er like slitesterk som van-

leg tett asfaltdekke. I NVVP er det sagt at støybelastning over 65dB(A) over lang tid er helseskadeleg. Ei grov samanstilling av dekkelleggingsprogrammet mot støyregistrering langs riksvegane i fylket viser at om lag 200 bustader med over 65dB(A) kunne få redusert støy ved val av støysvakt dekke på dei strekningane som skal asfalterast i 1990. Framstilling av drensasfalt er etter det eg har forstått

avhengig av asfaltverk med satsvis blanding. Av asfaltverka i fylket er det verket i Bingsa som nyttar dette prinsippet. Det vil avgrense den praktiske moglege bruken til «nedslagsfeltet» for dette verket.

Eg meiner støy bør bli eitt kriterium for val av dekketype ved utarbeiding av dekkeplanar, og at det vert sett igang forsøk med støysvake vegdekke i fylket.

## Asfalt-arbeidere med topp håndverk

– Asfalt er på mange måter toppen på kransekaka, sa blant annet driftssjef Paul Bølset da han ønsket velkommen til den svært vellykkete asfalt-seansen på Alexandra Hotell i Molde 17. januar. 1. laget til Nodest Vei A/S ble etter nøye etterkontroll kåret som sommerens beste leggelag på Møre og Romsdals vegar, seks poeng foran Hesselberg Vei og de to lagene fra Vegvesenet.

Om Nodest Vei gjennom denne seieren ble gitt grunn til å slå seg på brystet, stakk det nok litt i følelsene at bedriftens 2. lag ble desidert sist og vel knapt nok holdt mål. Det faktum forringer likevel ikke inn-satsen til de fem på vinnerlaget som hadde all grunn til å fryde seg over det historiske diplom, flosshatt, champagne og blomster.

Dette er nemlig første gang i landssammenheng at det blir tatt initiativ til å sette dette håndverket i fokus. Det er overingeniør Geirmund Nordal ved Vegkontoret i Møre og Romsdal, som har klekket ut denne ideen, som ble svært godt mottatt. Vi er ikke et øyeblikk i tvil om at kampen om «Årets Leggelag» i inneværende år vil gi skjerpet konkurranse og dermed høyne nivået blant de konkurrerende leggelagene enda et hakk.

Det skal vel også tilføyes at ikke alle leggelag er like hel-

dige med værforholdene til en hver tid her på Nordvestlandet.



«Årets leggelag». Foran fra venstre: Eddy Bjørnar Bjerkelund, Jim Robert Bjerkelund og Frank E. Bjerkelund, alle fra Frei. Bak fra venstre: Formann Oddvar Larsen og basen Tore Larsen fra Skjeberg. (Foto: Viktor Storsveen).



Regionsjef Kjartan Eimhjellen i Nodest satte stor pris på kåringen av «Årets leggelag».

# Rundkjøringsfest på Eide

– Vi er glad for å få gjøre samfunnsnyttig arbeid kombinert med at vi kan lære vårt fag, sa steinmannen Oddbjørn Silseth da steinfagskolen ble behørig feiret for sin medvirkning til at rundkjøringen på Moa i Fræna har fått sitt helt karakte-

ristiske preg, med steinfaglige arbeider i stil med distriktets særpreg. Under «takkefesten» på Eide Gjestegiveri benyttet Vegvesenet anledningen til å takke for samarbeidet og resultatet.

Til stede var steinfaglinjens elever, lærere og ledelsen for Fræna videregående skole. Oddbjørn Silseth, en av grunnleggerne for steinfaglinjen, fortalte Vegvesenets folk om hva som lå bak arbeidet med den steinfaglige dekorasjonen av rundkjøringen, og han antydde at prisen ikke ville bli helt «ubeskjeden» om man skulle betalt markedspris for det som er utført.

Torstein Mo, den entusiastiske pådriveren i lokalmiljøet ga de tilstedeværende et historisk gløtt, og i humoristiske vendinger fortalte rundkjøringens far om hvordan det hele gikk til. Opprinnelig kunne ikke bilistene fra Fræna og Eide enes om hvem som burde ha stoppeplikt for hvem, og da Torstein Mo i sin tid la frem forslaget om rundkjøringen, ble det fart i sakene.

Ideen til å dekorere rundkjøringen i stein, fikk Mo da han observerte «industriavfall» fra



Her ser vi en del av de elevene som har hentet økte steinkunnskaper gjennom steinfaglinjen ved Fræna videregående skole. Lærerne foran fra venstre er: Erling Nerland, Per Gunnar Silseth og Jon Ugelstad. (Foto: Viktor Storsveen)

steinindustrien, som han mente kunne nyttes bedre. Etter stemningen blant ledelse

og lærere ved steinfaglinjen å skolen og Vegvesenet til gjentagelse. frister det samfunnsnyttige samarbeidet mellom

## Ny parsell på riksveg 14

Uten gjallende fanfarer, presse og «konditionerte», ble parsellen Mork bru – Skorge bru på riksveg 14 åpnet 29. november klokka 10.00. Åpningsseremonien fant sted på hvilebrakka med kaffe og marsipankake.

Den gamle vegen har vært av heller dårlig forfatning og spesiell problematisk for tynge kjøretøy, så derfor var det mange blide fjes å se blant trafikkantene allerede første dagen. Driftsmessig har anlegget gått uten store vanskeligheter. På grunn av de store nedbørmengdene har det vært problemer å ta vare på ønsket mengde av de massene som ble frigjort.

Fra sidetak i fjellet, nær parsellen, ble det tatt ut steinmasse for å dekke opp det

som på grunn av mye nedbør måtte deponeres. «Knusaren» gjorde en god jobb med å produsere ca. 10 000m<sup>3</sup>. Resten ble dekket opp av entreprenører.

Som bærelag ble det valgt «skummagrus». En del av tilslaget var fra produksjonen fra forsterkningslaget. Det som manglet ble levert fra lokal entreprenør. Nå venter en kritisk gjennomgang av anlegget med hensyn til plan/utført, organisasjon/drift og kostnad/tid.



Fra festen på hvilebrakka. Fra venstre: Dagfinn Rotevatn, Arnold Hustad, Ingvald Skrede, Arne Lauvrak, Jan Arild Johansen og Torstein Skrede. Leidulf Flåskjer, Arne Humberset og Ola Dalebo var ikke til stede da bildet ble tatt.

# Historikarens festtale til ein vegstasjon

**Sjølvsagt har me hatt store dagar i vår lokale samferdselshistorie. Me har opna ferjedrift med jomfrutur på flaggpyrdd ferje, så det lyste over fjordane. Me har opna bruer med folketilstrøyming og fest så det spurdest over kongeriket. Det tok til med ei høgbru i 1953 og heldt fram i 1968 og utover, den eine med kongeleg opning.**

Gjennom ein bolk på 30 år – frå 1953 til 1982 – vart det i vårt område opna 6 storbruer frå Voksa i sør til Runde i nord. Og me hadde endå ein stor samferdselsdag i august 1971: Kystrutestopp i Torvik.

Men *vegane* gjennom bygdene våre frå utkantar til bygdesenter, vegane mellom oss og andre, som me kvar i sær brukar så snart me skal ut om vårt eige tun – *dei* har me ikkje spandert mykje tid til å feste for. Me har sett arbeidarane drive på med nybygging, grusing, asfaltering, grøftereinsing, snøbrøyting og anna som høyrer til, men lite har me tenkt på at det mås ta ein *hjerne* attom alle desse funksjonane, ein sentral for alle desse pulsårane som vegnettet vårt er. Det heng sjølvsagt saman med at denne sentral-funksjonen har vore spreidd på ymse kantar.

I dag har me ein utbygd vegstasjon, der alle tilhøyrande funksjonar blir tenke hand om. Dette markerer me med fest og formalitetar som høyrer til. Det er første gong noko slikt hender i vårt område. Difor er det ein makelaus dag. Og med dette går dagen inn i rekkja av våre lokale merkedagar medan vi no opnar Guskøy vegstasjon.

Historisk sett har me ikkje store tradisjonar her på våre kantar når det gjeld organisert vegbygging. Frå gammal tid har sjøen vore både hovudveg og bygdeveg – til kyrkje og tings- tad og handelsstad. Over høgder og gjennom skar i utmark og fjell laga det seg stigar, der folk trakka og gjekk eller reid på hesterygg. Riding vart praktisert opp mot vårt hundreår. I april 1839, då dei arbeidde opp vegen Larsnes-Leikong, fekk Sande kommunestyre meling frå veginspektør Follestad om at vegen no var komen så langt at han kunne «næsten» til enhver tid befares ridende.

Frå gammalt hadde bøndene *skyssplikt*. Embetsmenn og visse andre somv ar ute og fór, vart skyssa gratis frå skystasjon til skystasjon. I Eiksundbygda har det gått ein anekdote frå ein gong på 1600-talet, då Christian IV var på Noregsferd. kongsskipet ankra opp ved Eiksund, og der fekk kongen skyssbåt på ein tur til Ørsta. Det kom fall mest i augo på vegen innover, var sjølvsagt då som no den høge og kvasse Liadalsnipa. «Dette er en stygg fjelltopp», sa kongen. «Den burde fjernes!» Det lét seg nok ikkje gjere, meinte ein av skysskarane. «Tviler du på kongens makt?» sa kongen. «Nei, Herre Konge», svvara skysskaren, «men eg vågar toppen!»

Skyssplikta var tung bør på folket, og gamle dokument fortel om folk som måtte betale mulkt for «ulydighet mod skydsfærd». Skilnaden med skyss og skystasjonar heldt seg til omkring 1900. Då vegen Larsnes-Leikong vart ferdig, måtte skystasjonane der halde seg med hest og kjerre.

Den første vegen som vart *bygd* på desse kantar, var den gamle ferdavegen over Dragseidet, fortel Haakon Fiskaa i bygdeboka for Vanylven. Den vegen låg rett nok utanom vårt område, men kring 1650 vart bøndene på sørvestre Sunnmøre pålagde å vere med å byggje ut vegen der. Det galdt bønder i Vanylven og Sande.

Meir er det truleg ikkje å finne nemnt om organisert vegbygging før i 1780-åra. Då vart det bygt veg over eidet mellom Ulstein og Hareid. Det var ikkje med god vilje bøndene i Hareid, Ulstein og Herøy gjekk til arbeids på vegen. 18 mann frå Herøy og 16 frå Hareidlandet vart bøtelagde for pliktfor-sømming i dette arbeidet. Vegen kom iallfall i stand. Han låg høgre oppe ennd er vegen no går. Veginspektør N.J. Gre-

gersen har i si bok «Fortællinger og Skisser» frå 1886 ei skildring av det vakre utsynet frå Eidet og utover mot Herøy og havet. Mange har vorte gripne av den naturopplevinga.

Det neste viktige vegbygget her i området var den gamle stigen over Syvdseidet frå Fiskå til Eidså. Denne vart ferdig i 1825.

I dei tidene kom det på tale å byggje veg frå Larsnes over Drageskaret og Leikongeidet til Leikong.

Arbeidet tok til i 1829. Vegen vart rotedelt og stykkedelt i 1839, og dei same bøndene fekk kvar sitt stykke å halde ved like. På den måten vart vegar byggde til ut i vårt hundreår, bygde og halde ved like.

Ei tid etter at vegen over Gurskøya var bygd, vart det teke opp spørsmål om veg frå Vanylven til Nordfjord over Maurstadeidet. Planen vart diskutert i vedkomande kommunestyre, i aviser og mellom folk elles. I 1859 låg planen føre i Romsdals amtsting og i Nordre Bergenhus amtsting. Etter vedtak i begge amtsting skulle dei to amta svare 1/5 av kostnaden og staten dei resterande 4/5.

Dette var noko nytt. Her gjekk det ikkje etter naturalsystemet. Det vart operert med pengar og betaling. Arbeidsfolk vart leigt frå mange kantar – frå Trøndelag, Gudbrandsdalen, Valdres, Sogn, Sunnfjord, Nordfjord, truleg også vanylvingar av og til. Alle var ungarar på mellom 20 og 30 år, heiter det i bygdeboka for Vanylven. Vegen var ferdig hausten 1866.

No hadde det også kome i gang med bygging av *bygdevegar*. Medan folk før hadde vore lite interesserte i dei store vegane, var det annleis med bygdevegane. Dei kom til etter krav frå folket, endå dei visste at dei måtte sjolve arbeide dei



Historikaren Bjarne Rabben framfører dagens festtale under opninga av Gurskøy vegstasjon.

opp og halde dei vedlike. Men det hadde med tida vorte meir og meir bruk for veg i bygdene, ein måtte ta på seg arbeidet med dei. Litt tilskot var det å få frå kommune og amt til sprengstoff, til bygging av bruer og slikt som kravde utlegg og ekstraarbeid.

I 1860 kom det ny skulelov. Den lova sa føre at omgangsskulen skulle avløyast av fast skule. Det førde med seg at borna fekk lenger og fast skuleveg. Gong etter gong i vår veghistorie er det dette som tvingar fram vegar i bygdene.

Prinsipp og praksis var gjennom lange tider at vegar skulle byggjast av dei som brukte skyldsett jord. Tilskot var det lite av, særleg statstilskot. I tida 1820 til 1896 – 76 år – var det ytt 1/2 mill. kroner i statstilskot til vegar i landet. Men frå 1890-åra, då det kom retteleg fart i vegbygginga, vart det likare. På dei 18 åra frå 1896 til 1914 var statstilskotet 2 1/2 mill. kroner – 5 gonger så mykje som i alle dei 76 åra før.

Det var i denne bolken biltrafikken sette inn.

I 1899 kom dei første vegtrafikkreglar og vart gjort gjeldande i 8 amt, 5 austlandsamt, Søndre Bergenhus og Nordre Bergenhus amt og Romsdals amt. Etter desse reglane måtte ein ha fylt 25 år før ein kunne få sertifikat. Fartsgrensa var sett til 15 km/timen.

I 1914 var det her i Romsdals amt i gang 11 bilruter med til saman 36 vogner, gjennomsnittleg 7 passasjerar pr. vogn pluss ei lastevogn med plass til 20. Det var særleg turisttrafikken som var grunnlaget for desse første bilrutene.

Frå kring 1920 kom det bilruter i gang her i vårt område. Alt i 1917 var det lastebilkøyring mellom Åheim og Bryggja.

Utanom rutekøyringa var det drosjekøyringa som var først

Forts. s. 17



# Fest og glede på Gurskøy

– Dette er en festdag både for oss som har vårt arbeide her og for hele det samfunnet vi skal betjene, sa blant annet vegmester Johan Nybø

da han ønsket velkommen og før han overlot til vegsjef Eivind Vollset å foreta den offisielle åpningen av Gurskøy vegstasjon.



Den nye vegstasjonen tar seg fint ut fra vegen.

(Foto: Viktor Storsveen).



Det nye verkstedhallen ble omgjort til festhall og bestod også den testen.

(Foto: Viktor Storsveen)

I lyse innbydende lokaler på tilsammen 900 kvadratmeter har man fått til rommelige kontorer, møterom og nødvendige arealer for Vegvesenet og Biltilsynet. Av det totale areal er dessuten 300 kvadratmeter blitt til et innbydende verksted



Ordfører Svein Gjølseth i Herøy kommune overrakte vegmester Johan Nybø et flott bilde på vegne av de fem kommunene i området. Helt til høyre vegsjef Eivind Vollset som foretok den offisielle åpningen av Gurskøy vegstasjon.

(Foto: Viktor Storsveen)

hvor alle behov skulle bli dekket. Gurskøy vegstasjon administrerer vedlikeholdet i de fem kommunene Hareid, Ulstein, Sande, Vanylven og Herøy, og for vegmester Nybø og hans stab vil utvilsomt fredag 23. februar stå som en merkedag.

En dag som markerer slutten på brakketilværelsen med opphetete sommere og trekkfulle vintre.

Det er Elverum-firmaet Sjøtil & Fornæs som har stått for det arkitektoniske, og resultatet

har blitt svært tilfredsstillende. Avd. ingeniør Harald Buvik ved Vegkontoret har vært prosjektansvarlig og i følge festtalerne skal han ha mye av æren for at arbeidet hele tiden har fulgt timeplanen og at resultatet har blitt så bra.

## Historikarens festtale til ein vegstasjon

Forts. frå side 16

ute. Det har gått ei strofe frå den tida. Det var komen ein drosjebil i Hareid og ein i Liavågen. Ein dag tørna dei i hop i svingen ved Hareidskyrkja. Den eine sjåføren sprang ut og skjente på hin: «Kva du skulle her akkurat no»!

Eg kan også hugse min første biltur. Det må ha vore i 1919 eller 1920. Det var frå Ulsteinvik til Hareid med Andreas Moldskred, som kørde drosje. Då me kom på høgste Eidet, slo han av motoren. Det skulle ikkje spenderast bensin i unnabakken. – Det var slik fiskarane og gjorde då motoren kom i bruk. Dei slo av motoren når dei hadde ein segls vind.

Med bilen vart det eit radikalt omskifte. Bilen var eit flott kommunikasjonsmiddel. Men gardbrukarane, som skulle

syte for vedlikehaldet av vegane, helsa ikkje den nye tid velkomen. Dei protesterte. Vegane var ikkje bygde for slike køyrety. Særleg i teleløysinga såg dei fælt ut. Då vart også bilkøyninga stoppa av lensmannen. Det var han som stod føre vegstellet lokalt i den tida. Eg kan hugse lensmann Moe når han ut på våren kørde med hest og kjerre og inspiserte vegane.

Sjølv sagt måtte ein kome bort ifrå at gardbrukarane skulle halde vegtrafikken med veg. Dei var stort sett meir stadbundne enn nokon annan og var dei som brukte vegen minst.

Gardbrukarane hadde også late opp grunn til vegane, til og med fri grunn. Like opp i vår tid var det rekna med at veggrunn skulle vere i gæve til samfunnet frå dei fåe som åtte grunnen.

Det vart ikkje alltid vel oppteke om nokon kravde betaling.

Når det galdt vedlikehaldet, vart det opprør. Det hadde vore ei plikt kvar komande vår på alle som sat med skyldsett jord. Før det kom veg frå Stokksund til Tarberg, hadde Moltu-bøndene vegstykke å halde ved like på vegen frå Stokksund og innover til Myrvåg. Dei reid hestane gjennom strendene og førde hjulsledane og reiskapane på båt til arbeidsplassen. Då vegen til Tarberg kom, hadde folket på Flåvær vegstykke i Munkestranda. Liknande ordning var det over alt. Ut i 1930-åra vart vedlikehaldet på bygdevegane overteke av kommunane – i 1937 i Herøy, året etter i Sande. Det var vel noko liknande i dei andre kommunane. Riksvegane var overtekte for.

Med bilen kom det store om-

skiftet i vegstellet og vegpolitikken. Bilen laga dei gamle vegane om til grofter. Ut ifrå det kom kravet om sterkare og breiare vegar.

Å halde vegnettet i stand for trafikklivet er ein samfunnsfunksjon som krev dagleg omtanke og arbeid. Vegstasjonen her, på Gurskøy som no er samla til eit senter med sitt velordna nybygg, er ein verkssam og naudsynt lekk i det nervesystemet som vegane er for livet i bygdene våre.

Når det har falle på meg å få stå her på denne merkedagen, så ser eg meg ikkje berre som ein programpost. Eg vil også gjerne vere ei royst frå folket i vårt lokalområde og ynskje at lukka må fylgje vegstasjonen og arbeidet og kvar i sær av dei som er og vert knytte til stasjonen og vegane.



Jo visst, var de tilfreds. Men ingen fikk prosjektleder Andor Wicken (fra venstre), Knut Engdahl fra Fastlandsfinans og tunnelbasen Jan Rødal, til å ta fram «seiersgliset» etter at Eeg-Henriksen var lavest, 12 millioner «foran» skjemaet.

(Foto: Viktor Storsveen).

# Behersket jubel over 12 mill.

De frammøte pressefolkene forsøkte å lokke fram seiersgliset hos den sentrale KRIFAST-ledelsen under anbudsåpningen for Freifjordtunnelen på Vegkontoret torsdag 22. mars. 12 millioner kroner under budsjett! Engdahl & Co beholdt «pokerfjeset». Etterpå ga de forklaringen: H. Eeg-Henriksens totale anbud på drøyt

148 millioner kroner for begge stuffene, er bare begynnelsen på moroa. Det er ståldelen på bruene som kan få plusstallene i dag til å bli minustall i morgen! Dessuten kan det skje at finregningen viser at ett av de øvrige anbudene blir det gunstigste!

KRIFAST-ledelsen har fått visse forvarslar på at hengebrua og flytebrua blir langt vanskeligere å holde innenfor de rammene man til nå har arbeidet med, enn tilfellet er for tunnelen.

Aker Entreprenør med 175 millioner kroner var de øvrige anbudskonkurrentene.

lige forhåndsundersøkelser, sier Wicken.

om de to lagene fra Eeg-Henriksen «treffer» hverandre, er beregnet til rundt årsskiftet 1991/92.

Ikke alle entreprenørene applauderte prisene H. Eeg-Henriksen opererte med under anbudsåpningen. Representantene fra Selmer-Furuholmen, trakk en lett overbærende mine da tallet 148, 120 millioner kroner kom fram. Selv havnet de bak i køen, på en fjerde-plass blant de fem konkurrentene med 170, 653 millioner kroner før finregningen. A/S Veidekke hadde det nest laveste anbudet med 157 millioner, mens NCC-Nordic Construction Company med 162 millioner og

Vi konstaterer dermed at heller ikke Vegvesenet i Sogn og Fjordane, Vegdirektoratets siste «håp», var i stand til å manne seg opp å komme med et anbud. Dermed er vi i det minste to fylker i samme båt!

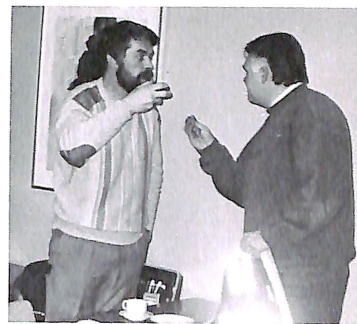
Andor Wicken, prosjektlederen på KRIFAST, understreker at man er avhengig av at fjellet er av en slik kvalitet en har regnet med. I motsatt fall er det ingen garanti for at prisen blir lik den anbyderne har antydnet for å sette den 5,1 kilometer lange verdensrekorden under Freifjorden. Vi må betale ut fra det arbeidet som blir utført, selv om vi mener å ha gjort grundigere og pålite-



Stor spenning under anbudsåpningen. Fra venstre: Konsulent Unni Eriksen Due, anleggssjef Kjell Loen, førstekonsulent Leif Magne Lillebakk og prosjektansvarlig Andor Wicken.

(Foto: Viktor Storsveen)

# Flytebrua skal holde i 100 år!



Den 939 meter lange flytebrua i Bergsøysundet skal utføres slik at den tåler 100 år i aggressivt miljø. Dette var ett av flere poeng som kom fram under anbudskonferansen i Kristiansund 25. januar. På det vesle bildet

over ser vi prosjektleder Andor Wicken i diskusjon med Selmer-Furuholmens representant. I alt var 60 personer tilstede på konferansen, og halvparten representerte godkjente entreprenørfirmaer.

Dagen startet med befarung ombord i hurtigbåten «Sterkis 2» i Bergsøysundet. Turen hadde god oppslutning, ikke minst fra media og omkringliggende kommuners administrasjon.

Det spesielle med flytebrua, er jo at den blir verdens eneste i sitt slag – uten forankring til sjøbunnen. Prosjektleder Andor Wicken uttalte at bare det å få navnet sitt i gullskrift på ei minneplate, måtte være belønning god nok for den entreprenøren som får jobben!

I Bergsøysundet mellom Bergsøya og Aspøya ligger forholdene godt tilrette for å bygge flytebru. Skipstrafikken vil i framtida gå gjennom Gjemnessundet. For mindre båter blir det lagd seilløp også gjennom Bergsøysundet.

Andre brutyper, slik som hengebru og skråstagbru, er vurdert til å bli vesentlig dyrere enn flytebru. Kostnaden for flytebrua (inkludert prosjektering), er regnet til å bli omlag 250 millioner 1990-kroner.

Tre forskjellige konsepter er lagt til grunn:

- Betongbue med kassettversnitt.
- Stålrørsfagverk på enkelt-pontonger.
- En stålkassebærer i bue (Kværner Rosenbergs ide).

Anleggsstart blir i juni/juli og ferdigstillingen er 20. oktober 1992, samtidig med resten av KRIFAST.



Isak Witsoe og KRIFASTs «Big Buster» måtte tre støttende til ved ilandsettingen på Skjevlingsneset – flytebruas landfeste på Aspøya i Tingvoll. (Foto: Odd Williamsen).

Forholdene i Bergsøysundet er kartlagt gjennom flere år. Flo og fjære varierer vannstanden og sørger for relativt sterk strøm når vatnet skal ut og inn av Sunndalsfjorden. Ikke minst ga sist vinters orkaner nyttig viten om hva flytebrua må tåle.

Overingeniør John H. Gustavsen ved Vegdirektoratets bruavdeling har ledet og koordinert det omfattende arbeidet som ligger bak de gjennomarbeidede alternativ som det nå skal gis anbudspriser på. Med seg i dette arbeidet har han

hatt Olav Grindland (stål), Steinar Fjeldheim (betong) og Jon Solemsli (miljølaster). Dette teamet koordinerer også arbeidet med Salhusbrua i Hordaland.

Løsningen som blir beskrevet av denne gruppa, er testet i modell og planene som nå presenteres er resultatet av grundig arbeid. Løsningene skal gi ei økonomisk og teknisk optimalisert bru i Bergsøysundet og vise nye muligheter også for andre prosjekt!

All nybrottsvirksomhet koster,

og arbeidet på dette prosjektet har kostet både innsats og arbeidstid. Med et utall konsulentfirmaer, institutter og laboratorier involvert i utredninger, beregninger, tegning, kontroll og testing, er det et stort puslespill som nå er ferdiglagt.

Arbeidet med den nye flytebrua vil gjøre at brua vil stå i sentrum for internasjonal interesse i årene som kommer med sine mange teknisk interessante løsninger.

Vi presenterer vedlikeholdsområde T-8:

# Skogrydding mest i sku

Å jobbe i vedlikeholdet en vintersdag uten antydning til snøfall høres unektelig ut som en stor vits! Vi antydet overfor vegmester Torval Hoel at man vel satte kortspillet i sentrum for begivenhetene i slike tider?

når det gjelder skogrydding i vin og Nettet har vi fått gjort en god at aktiviteten blir ikke slik vi off lenge snøen delvis uteblir, sier Hoel. Til daglig er han ansvarlig riks- og fylkesvegnettet i Sund kommuner.

– Nei, da! Kortspill har vi nok ikke tid til å drive med påstod sjefen i T-8. Derimot har vi hatt en meget fin tid

– Det skjer kanskje noe utenom skogsdrift i området også?

– Vi har gjort en del opprenskningsarbeider i Rausandtunnelen og vi driver nå og bedrer høyden på enkelte steder i Midtbekktunnelen på Oppdølstranda.

– Byr tunnelen ellers på problemer og uhell?

– Nei, det forekommer så og si ikke i det hele tatt.

– Men dere har hatt et par forskjellige dødsulykker langs Oppdølstranda de

siste 10-15 årene?

– Ja, det er riktig, men de stedene er begge «fjernet» nå.

Der Midtbekktunnelen har kommet, skjedde den ene ulykka og på stedet der den andre ulykka skjedde, ved inngangen til Fonna-Fonna tunnel har vi forlenget inngangen.

– Ellers har dere vel enkelte problemer på vegen opp Gråura mot Oppdal?

– Det er bare en kilometer av stigningen opp der som

kommer på oss, og dessuten har vi vinters tid inngått et meget fint og fleksibelt samarbeid med Sør-Trøndelag. Når de gruser, skraper eller pløyer sin del av strekningen, så tar de med seg hele vegen ned. Når vi en gang i blant er der inne, for eksempel med ei skrape, så kjører vi helt opp. Dette samarbeidet fungerer meget tilfredsstillende.

– Så alt er med andre ord bare fryd og gammen i T-8?

– Det bør vel nevnes at vi sliter en del med gamle fylkesveger. Vi har omkring 100 kilometer grusveg i området vårt og dette er i vesentlig grad fylkesveger.

Total lengde med veger vi har vedlikeholdet av er 421 kilometer. Dette er ett av de større områdene og mye av vedlikeholdet går da også ut på å bøte på de faste dekkene, samt høvling av grusvegene, sier vegmester Torvald Hoel.

Vegmesterens stab ser for øvrig slik ut: Olaus Winther og Arne Ulvund er oppsynsmenn, verkstedformann er Karstein Aasen, Ole Gussiås er spes. arbeider med skilt som spesialområde. Videre er følgende spesialarbeidere: Trygve Kårvatn, Svein Balstad, Magnar Toven, Ingavar Husvik, Hans Lyster, Gunnar Sandnes, Odd Karsten Hanset, Martin Rimstad,



Olaus Winther tar en sjekk av telemåleren i vegen utenfor Toven veggarsje. (Foto: Viktor Storsveen)



Vegstasjonen på Sunddalsøra, slik den tar seg ut fra nordsida.

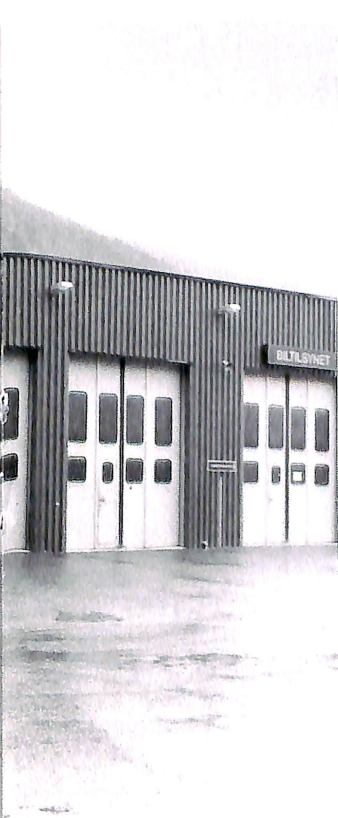
# iddet!

er. Spesielt i Sunndal  
jobb. Men det er klart  
e har vært vant til så  
vegmaster Torvald  
for vedlikeholdet på  
el, Nesset og Tingvoll

Jan Jørgensen. Lars H.  
Gravem, Arne Bjørn Rød og  
Torbjørn Furusund er  
maskinkjørere. Jarle Hoem  
er sjåfør og Målfrid Brunvoll  
Gravem er kontorfullmektig.



Vegmester Torvald Hoel stilte sporty opp for å vise oss hva folket hans benytter vinteren til når snøen uteblir.  
(Foto: Viktor Storsveen)



(Foto: Viktor Storsveen)



Ingar Husvik fra Eidsvåg og Hans Lyster fra Rød utenfor Toven veggarasje.

(Foto: Viktor Storsveen)

## Ledelsen møtte utedrifta på Sunndalsøra



Det var et imponerende fram møte da ledelsen ved Vegkontoret møtte utedrifta på Sunndalsøra til kontaktmøte. Flere av de innbudte var for øvrig opptatt med å støpe på Syltebø bru i Eresfjord.

(Foto: Viktor Storsveen)

Vegmester Torvald Hoel med klart krav til ledelsen ved Vegkontoret:

# – Nå må vi snart gjøre noe over Svinberga!

– Vi må snart finne en løsning på hva vi ønsker å gjøre over Svinberga. Det er ikke lang tid før noe må skje og det blir kostbart om vi venter ytterligere noen år, sa vegmester Torvald Hoel med klar adresse til ledelsen ved Vegkontoret.

Dette skjedde i forbindelse med kontaktmøtet som ledelsen hadde med utedrifta på Sunndalsøra 20. februar, der det kom fram alternativer for en løsning av dagens trasé over Svinberga.

Etter at personalkonsulent Johan Sudmann ønsket de mange fram møtte velkommen til kontaktmøtet på Müller Hotell, skisserte driftssjef Paul Bolset hvilke planer som finnes for strekningen Øksendal-Sunndalsøra og også for Todalsfjordprosjektet.

Når det gjelder tidsrammene for en eventuell gjennomføring, kunne selvsagt ikke driftssjefen love noe konkret.

Uansett virker det som om det er et godt stykke frem i tid for minst ett av prosjektene.

Når det gjelder de tre alternativene fra Øksendal, varierer de i pris fra 70 millioner til 128 millioner kroner. Det rimeligste består i å bygge ut vegen i den traseen vegen går i dag, mens det dyreste alternativet blant annet inkluderer en tunnel på 5,7 kilometer og i tillegg forkorter dette alternativet

dagens veglengde med 3,5 kilometer.

Driftssjefen sa for øvrig at Todalsfjordprosjektet også er et av de prosjekt som det er ønskelig å få bygd. Også her finnes det flere alternativer i hovedplanen, basert på hengebru over fjorden eller tunnel under. Det dyreste alternativet har en kostnadsramme på 355 millioner 1988-kroner.

Nytt på kontaktmøte på Sunndalsøra var at Biltilsynet deltok sammen med den øvrige delen av utedriften (minus de som var opptatt med brubygging i Eresfjord). Og slik skal det vel fortsette å være i framtiden!

# Rudolf begynte som 14-åring

Rudolf Ølander (62) hadde sin siste arbeidsdag 1. desember i året vi nettopp har gjort oss ferdig med. Den dagen lagde han et «møteskilt» i tre. Samme jobben gjorde han på sin aller første dag i Vegvesenet, da han som 14-åring og

nykonfirmert startet i etaten første gang 16. august i 1942. Rudolf husker godt den første tiden da borgervernet gikk vakt ved den underminerte bruene rett ved siden av maskinsentralen der faren, Walfred Ølander, var formann.

– Det jeg fryktet mest i den tiden var at far skulle bli arrestert. Vi fikk jevnlig besøk av en av de største nazistene i området og det kom stadig til heftige diskusjoner mellom han og far. Jeg var derfor redd han skulle bli angitt og arrestert, forteller Rudolf Ølander da vi spør hva han husker best fra den aller første tiden i etaten.

Det var ikke til å unngå at det lå en viss frykt i luften på den tida. Ved siden av maskinsentralen lå den underminerte brua, og flere av byens såkalt «bestborgere» var tatt ut til borgervernet, som ble satt til å holde vakt der av tyskerne.

– Fram til 1965 var det nok en del tunge tak. Men etter hvert ble det bedre. Men det er likevel ikke til å komme i fra at det har blitt en del reparasjonsarbeid utendørs, og på kalde vinterdager ble det nok vel kaldt i blant, innrømmer han.

Da han fra 1960 ble maskinoppsynsmann, husker han at det ofte skjedde at han måtte overnatte i firemannsbrakker rundt om i fylket, der alle sengene var opptatt og han selv måtte ta soveposen og legge seg på gulvet. – Hver



22. desember i fjor tok vi dette bildet. Fra høyre ser vi Ottar Brudeseth som fylte 50 år denne dagen, i midten Rudolf Ølander som ble behørig feiret som «fersk» pensjonist og til vestre sjefen for maskinavdelingen, Oddvar Åfløydal. (Foto: Viktor Storsveen)

mann lagde hver sin middag på den tiden, så kvelden gikk stort sett med til middagslaging. Likevel var miljøet på topp og kameratskapet var meget bra, minnes Rudolf Ølandet som også har vært innom politikken. Fire år i Bolsøy herredsstyre og fire år i Molde bystyre for arbeider-

partiet, ble det i perioden 1964-1972.

Tidlig på 80-tallet satt han i et sentralt utvalg som bestemte hvilke snøfresertyper det skulle satses på. Blant annet var allsidige Ølander med på å bestemme at man skulle satse på «Big John» på Slatfjellet,

der den fortsatt gjør en imponerende tjeneste, mens Ølander trekker seg tilbake og håper på aktive og fine pensjonistdager blant annet med seilbrettet, som har blitt en av de store lidenskapene!

## Husorkesteret

De som var til stede på årets julekaffe på Fylkeshuet, hadde gleden av å høre Vegvesenets eget husorkester. Et bredt sammensatt orkester med glade og velspillende musikanter, som lot julemelodiene strømme ut over Vegvesenets ansatte. Dessverre kom ikke alle med på bildet, men fra venstre ser vi i hvert fall Roald Småge, Ruth Myklebust, Hermund Vebenstad og Odd Williamssen. De som også bidro til orkesteret, var Arne Hoem, Odd A. Rød, Hjalmar Brudeseth og Alf Idar Småge.

(Foto: Viktor Storsveen)



# Nyttig maskinførerkurs

I fjor sommer arrangerte Rauma videregående skole maskinførerkurs og måten kursdeltagerne fikk drive sin praktiske

øvelse på, bør kanskje tjene som et godt eksempel ved tilsvarende opplegg også i fremtiden.

For et bidrag på 150.000 kroner, lagde nemlig kursdeltagerne en 200 meter lang parSELL som bedret siktforholdene i krysset mellom riksveg 63 (Trollstigvegen) og fylkesveg 174 ved Soggeberget.

Vegvesenet bidro foruten med penger, også med veghøvel, stikking og rettleiding under kurset, som gjorde at Vegvesenet fikk lagd billigere kryss og at kursdeltagerne virkelig fikk gjort en samfunnsnyttig jobb i forbindelse med kurset, i stedet for bare å flytte masse frem og tilbake.

Distriktsleder i Vegvesenet i fylket, Ivar Hol, synes samarbeidet frister til gjentakelse dersom det lar seg gjøre å finne fram til et prosjekt som er tilsvarende godt egnet til formålet.

Vegvesenet har selv stått for asfaltleggingen på den nye vegen.



Kursdeltagerne gjorde vegen klar til dekkelegging.

(Foto: Ottar Brudeseth).

## Lokale bruer fra vikingtida

Norsk Vegmuseum har bidratt til utgivelsen av Ingrid Smedstads magisteravhandling «Etableringen av et organisert veghold i Midt-Norge i tidlig historisk tid».

Forfatteren er særlig opptatt av viking-

tidens kavlveger, dvs. bruer som ligger nede på myr eller blaut mark, og ble brukt til å gå eller ri på, eventuelt kjøre slede. Det er registrert to slikt i vårt fylke, nemlig Tiltareidet og Kuli.

### TILTAREIDET

er det 8 km brede eidet mellom Eidsøra og Eidsvågen i Nesset kommune. Her gikk det i vikingtida en veg delvis parallelt med dagens riksveg. Ferdselelen skyldtes trafikken mellom Langfjorden og Tingvollfjorden, for å unngå den værharde Hustadvika. Minst 4 km av vegen gikk over myrland, og 500 m trebru er lokalisert. Det er funnet grove, tilhugne furuplanker, opptil 30 cm brede og 10 cm tykke. Det kunne være opptil tre lag stokker, lagt i

hver sin retning, etter hvor blaut myra var. Vegbanebredden kunne variere fra 2 til 4 m. Det er funnet 60 cm lange støttepilarer med 5-10 cm diameter, som ble spisset nederst og skulle holde stokkene på plass. Det er påvist svært ulike byggemåter, så mange folk har vært engasjert i flere ulike byggetrinn. Vegen her kan også ha vært brukt som båtdrag, men det er noen steder temmelig bratt. Der grunnen er tørrest, er avstanden mellom enkeltstokkene 30 cm. Datering er usikker, men en

prøve er fra ca. år 600 e.Kr. Brutypen gikk ut av bruk på 1400-tallet.

### PÅ KULI

i Smøla kommune har arkeologene funnet fragmenter av en 100 m lang, 2-2,5 m bred kavlveg parallelt med den nye gardsvegen. Den går i retning Kulisteinen som er datert år 1000, og prøver av stokkene er fra år 990-1155. Det spesielle her er at vegen er anlagt som planker som hviler på loddrett nedram-

mede stolper med 60 cm mellomrom. Stolpehullene er forsterka med stein, og stokkene har diameter 20-25 cm. Det er gjort mange gravfunn på øya, og vegen kan ha vært brukt ved offerhandlinger og andre religiøse aktiviteter.

Odd Williamsen

**Ingrid Smedstad:** Etableringen av et organisert veghold i Midt-Norge i tidlig historisk tid. Varia 16, Universitetets Oldsaksamling, Oslo 1988. ISBN 82-7181-067-7.

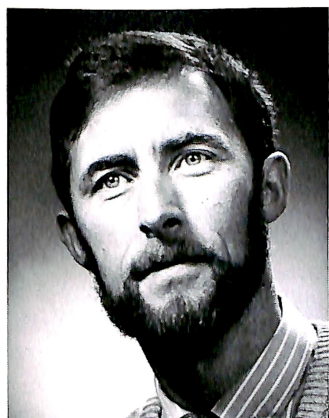


# – Skremmende økning av trafikkdrepte i fylket

Oversikten over personer som er drept i trafikken i 1989, viser for Møre og Romsdals vedkommende betydelig verre tall enn i 1988. En økning fra 14 til 23 drepte, er en skremmende

utvikling og gir grunn til å spørre om hva grunnen kan være. Den mest umiddelbare sammenhengen er at det i 1988 var et helt uvanlig lavt tall med 14 trafikkdrepte.

At tallet for 1988 var uvanlig lavt, viser det faktum at det i de siste fem årene i gjennomsnitt har blitt drept 21 personer hvert år og for de siste ti årene har tallet vært 20 personer i gjennomsnitt.



Overingeniør Magne Flemsæter slår fast at 23 drepte i fylket i fjor er skremmende.



I denne ulykken gikk alt bra, men alt for mange er drept på vegene i vårt fylke i året som gikk. (Foto: Viktor Storsveen)

Selv med denne bakgrunnen er økningen vi opplevde i 1989 både skuffende og svært uakseptabel. De 23 dødsfallene i 1989 fordeler seg med 16 på riksveger, 2 på fylkesveger og

4 på kommunale veger. 9 skjedde på Sunnmøre, 8 i Romsdal og 6 på Nordmøre. 3 av 4 trafikkdrepte er menn, og 12 av de 24 hører til gruppa 15-25 år.

Langt de fleste ulykkene (70-80%) skjedde ved gode sikt-, lys- og føreforhold. Mange av ulykkene synes å kunne være unngått, vurdert med bakgrunn i dette. Den mest mar-

kante ulykkesstrekningen er med grunnlag i dødsulykkene den del av E69 som ligger i Romsdal.

## Hvem får trafikks tryggingsprisen?

Det fylkeskommunale trafikks tryggingsutvalget (FTU), går stadig nye veger i kampen mot trafikkulykkene. Under Fylkestinget i Geiranger i mai, vil det bli delt ut en nyopprettet trafikks tryggingspris på 10 000 kroner og diplom til den person, gruppe/lag, skole eller organisasjon, som blir funnet verdig til den første prisen.

Dette tiltaket hører med blant de nye virkemidlene som er

kommet med i den nye «Handlingsplan for trafikks trygging i Møre og Romsdal», som nå er utarbeidet.

Sentrale trafikks tryggingspersoner med FTU-formann Målfrid Mogstad til høyre. (Foto: Viktor Storsveen)



# Belastningslidelser koster mest

Av alle slags sykdommer i arbeidslivet, er det belastningslidelser som koster samfunnet mest.

Overbelastning forårsakes bl.a. av ensidige, gjentatte bevegelser. Ofte er disse kombinert med uheldige arbeidststillinger. Føler vi oss «stressa» vil den uheldige påvirkningen forsterkes ytterligere.

Hvem kan gjøre noe med dette? Først og fremst du selv! Kan du bidra til å lette arbeidssituasjonen *din*? Ta opp arbeidssituasjonen din, og se deg selv «utenfra» og med nye øyne. Gjør følgende vurdering:

- Er det ing som kan forandres slik at arbeidet blir mer variert, kanskje kan en bytte arbeidsplass med andre, arbeidsrotasjon.
- Bruker du de reguleringsmulighetene som finnes?
- Er det behov for en «om-møblering» på arbeidsplassen din?
- Bør arbeidsoppgavene/rutinene legges om?

Bli i det hele tatt mer bevisst på hva du gjør, hvordan du gjør det, og hvorfor du gjør det.

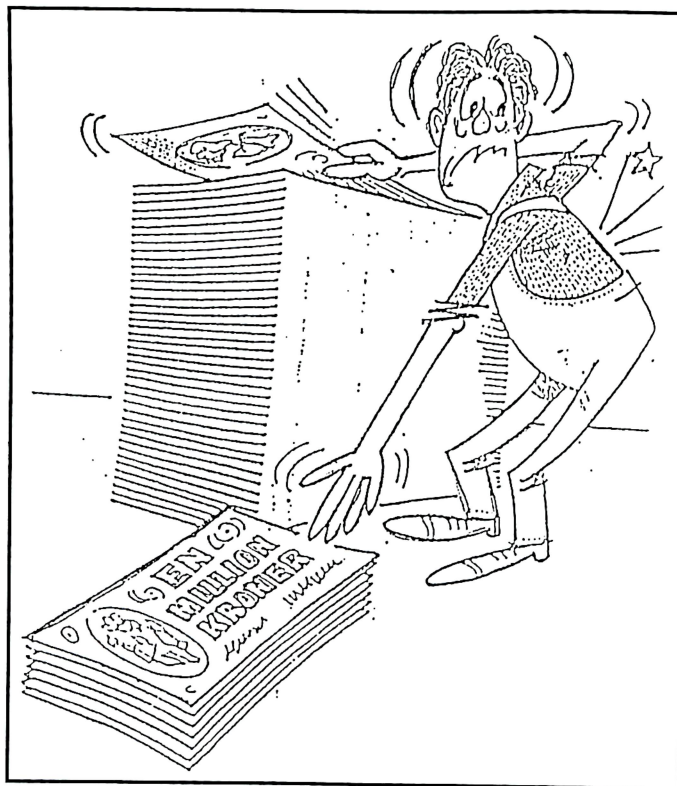
Hva med gymnastikk?

10 minutter avbrudd midt i de lengste øktene, vil på sikt gi resultater i form av mindre plager og smerter, særlig i nakke/skulder/ryggområdene. Min erfaring viser at det ofte er vanskelig å få innarbeidet nye vaner og rutiner. Når du legger om arbeidet ditt vil mange ting ta lengre tid i begynnelsen. Det er da vi må tenke fremover. Du sparer kroppen din for uheldige belastninger, får mindre plager og kan utføre jobben din uten avbrudd av sykemelding, fysisk behandling o.l.

Med enkelte unntak er vi mennesker i utgangspunktet ofte negative til nye tiltak. Hva om vi prøver å snu denne trenden? Tenk positivt. Før en har prøvd kan en ikke si at det ikke går.

Til slutt vil jeg slå et slag for egenaktiviteten i fritiden. Finn deg en aktivitet du trives med, og sørg for at kroppen får trening. En godt trent kropp fungerer mye bedre både på arbeidsplassen og hjemme, dessuten gir trening over-

**Belastningslidelser: Sykdom/skader i muskelskjelettapparatet som følge av overbelastning.**



Viktig med riktig arbeidsstilling.

skudd også på det psykiske plan.

**takte bedriftshelsetjenesten!**

**Trenger du hjelp i arbeidsmiljøspørsmål kan du kon-**

Hilsen fysioterapeut  
Anne Braaten Aune

## Amerikansk vegarbeidarkultur for vår tid

### RIKSVEGARBEID

Fredagskveld er lønningsdag, vi har fri.  
Snakker om helga og skrubbar av oss møkka.  
Nokre skal heim til familien,  
andre opnar seg for hugg.  
Nokre fer ned til Øra med uro i hjarta.

Eg arbeider for Staten på E 69.  
Heile dagen går eg i gule klede og  
ser trafikken passere.  
Inni meg har eg biletet av ei fin lita jente.  
Ein dag, min ven, skal eg føre eit betre liv enn dette.

### Kor

Arbeidar på riksvegen, høvlar ned ein bakketopp.  
Arbeidar på riksvegen, heile dagen utan stopp.  
Arbeidar på riksvegen, bles gråsteinen til himmels.  
Arbeidar på riksvegen, arbeidar på riksvegen.

Gjendiktet av Odd Williamssen

Eg møtte henne på Folkets hus-dansen.  
Ho stod med brørne sine nede ved veggan.  
Iblant gjekk vi tur på skogsvegane.  
Ein dag såg eg rett på ho og ho møtte blikket mitt.

### Kor

Eg sparte opp pengar og la alt til side.  
Eg snakka med far hennar, men vi fekk ikkje riktig kontakt.  
«Gut, forstår du ikkje at ho berre er ei lita jente.  
Ho veit ikkje noko om denne fæle ekle verda».

Vi tok ein tur til Sverige, vi hadde det godt i lag.  
Ein dag kom brørne og henta henne og  
eg vart huka av svartemarja.  
Akte heldt lovnaden sin,  
Domaren tørna og putta meg rett inn.  
Eg vakna kvar morgon av arbeidsklokka.  
Eg og vergjen tek det kuli no, på fylkesvegarbeid.

Bruce Springsteen «Working on the Highway» (1985)

Årsmøte i Vegvesenets Bedriftsidrettslag:

# Unni Eriksen Due ny leder

Unni Eriksen Due ble valgt til ny leder etter Johan Sudmann da bedriftsidrettslaget i Vegvesenet holdt sitt årsmøte 2. mars. Det var bra fram møte på årsmøtet, som ble

avviklet på Vegkontoret.

De som sitter i styret nå, er: Unni Eriksen Due, Rolf Arne Hamre, Solveig Eik, Erling Roger Vike og Per Woldstad.

Årsmeldingen viste at det stort sett står bra til med de forskjellige utvalgene. Draktene begynner imidlertid å bli merket av flittig bruk i enkelte av gruppene. Regnskapet viser at det ikke er spesielt mye penger i kassa, og at det derfor må søkes om ekstrabevillinger for å få pusset opp garderoben.

Heller ikke de arrangementene som Vegvesenets bedriftsidrettslag er ansvarlige for gjennom året, viser seg å være de helt store kassasuksessene. Dette skal visst nok heller ikke være noe mål, i følge årsmøtet, som er fornøyd dersom tallene balanse- rer.

Etter hvert som startkontingentene i diverse arrangementer stadig blir dyrere, er bedriftsidrettslaget innstilt på at det må gjøres en felles innsats for å få mer mynt i kassa. Medlemskontingenten og velferdsstøtten går stort sett med til å dekke disse utgiftene.



Tre av medlemmene i styret. Fra venstre: Rolf Arne Hamre, Unni Eriksen Due og Erling Roger Vike. (Foto: Viktor Storsveen)

## Målet å slå Fellesbanken i Holmenkollen

Jentene i Vegvesenet i Møre og Romsdal har ett hovedmål da de søndag 13. mai stiller til start i Holmenkollstafetten. De vil bli bedre enn laget fra Romsdals Fellesbank!

Derfor har jentene trent jevnt og trutt siden i februar. Gutta, som også deltar i Holmenkollstafetten begynte så tidlig som i høst med sin ukentlige fellestrening.

I tillegg til Holmenkollstafetten vil også de aller fleste av jentene delta i det 4,7 kilometer lange Grete Waitz-løpet, som arrangeres dagen før Holmenkollstafetten. Dette løpet går

fra Frogner til Bislett og blir stadig mer populært.

Bildet: Foran fra venstre: Mari-Ann Amundsgård, Irene H. Vevenstad og Marit Romuld. Bak fra venstre: Reidun Overland, Unni Eriksen Due, Trude Holter, Thea Solholm og Solveig Småsund.

(Foto: Viktor Storsveen)

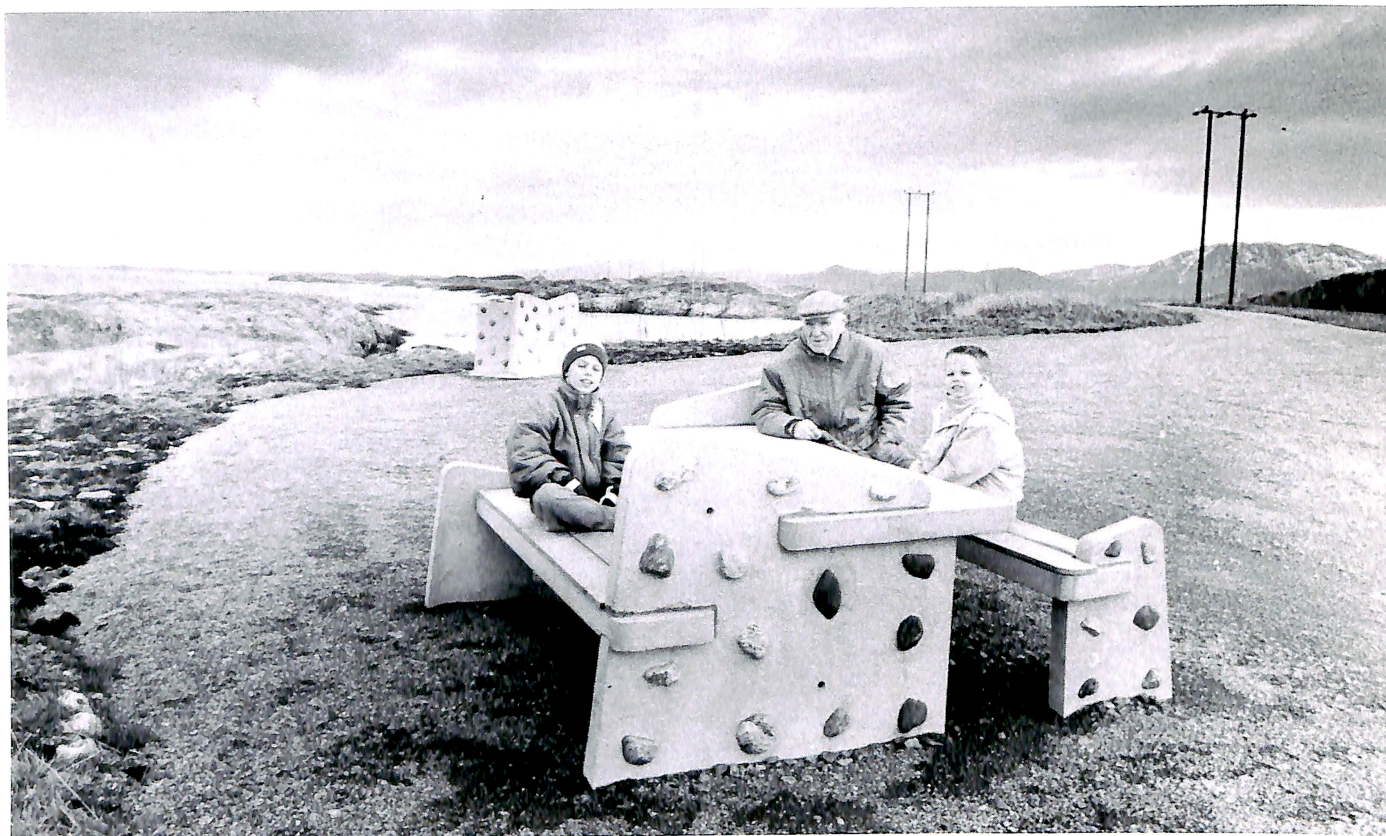


**Reportasje fra Holmenkollstafetten i neste nr!**

# Populært produkt frå ny arbeidstreningsverkstad!

Når Atlanterhavsvegen skulle opnast for trafikk i fjor, so var det eit problem. Korleis skulle ein få rasteplassbord og benkar til å stå i ro når stormane herja som verst, eller når sterke karer ville ha utløyning for

kreftene sine. Produktet fekk vi og no skal den nye arbeidstreningsverkstaden på Vestnes produsere desse produkta i betong!



Slik ser dei nye rasteborda ut. Pene og funksjonelle glir dei inn i den robuste naturen.

(Foto: Viktor Storsveen)

Det var fleire som spekulerte på løysingar og mellom desse var og vaktmeisteren på Vegsentralen, Tore Andersen. Han laga ein modell som vart vist fram til dei som skulle ha borda. Resultatet kan vi sjå av billeta. Det er forresten to ulike modellar av bordet. Alternativ nummer to er noko meir avrunda i forma og er noko tynnare. Den endringa gjorde Oddvar Bergset fra Eidsvåg.

Bergset laga og eit stativ til å sette søppeldunkane i. Det er i same materiale som bordet, altså i betong. Seteplatene har to treplankar påskrudd for at dei skal vere litt betre å sitte på.

Dette utstyret har og ein annan fordel som vi må nemne. I og med at materialet er betong, kan dei stå ute året rundt. Utgifter til utsetting, inntaking og transport kan sparast.

Borda og stativa vil bli laga på den nye treningsverkstaden som Vegvesenet no i næraste framtid skal starte på Vestnes veggarsje. Vi tek gjerne mot ordrar frå lesarane rundt omkring frå heile landet. Produkta vil bli produserte og leverte etter innkomne ordrar og dei vil ikkje bli lagerført. Derfor kan det bli en liten leveringstid ved større ordrar.

Ein er også takksam der-

som leserane har gode ideer som kan takast opp i produksjonen ved den nye treningsverkstaden. Då

kan ein kontakte veggarsjen på Vestnes som har dette telefonnummeret: 072-81 145.



Søppelstativene har og sin egen plass. Miljøet er sett i høgsetet.  
(Foto: Viktor Storsveen)

# Hørseltap – hørselvern

Frå ein av dei bedriftshelsetenestene vi er tilmeldt har vi fått eit generelt samandrag etter helsekontrollar som har vore gjort i 1989. Der vert det peika på ting som kan ha samanheng med arbeidsmiljøet for dei tilsette.

**Eg vil her nemne ei plage som dessverre alt for mange har fått merke – støy. På trass av at Vegvesenet var tidleg ute med krav til maskinleverandørane om redusert støynivå på maskiner, og å skaffe hørselsvern til dei tilsette, er hørselstap etter støyskade stor.**

Av 84 arbeidstakarar vart det ved denne undersøkninga funne 48 med hørselstap, det er ikkje sikkert at alle desse er støyskada, men dei kan vere det. Det er 20 som har hørselssvekkning grad 1, 9 har grad 2 og 19 har grad 3 (større hørselstap ved stigande grad-tal).

Ovanfor nemnde eg at etaten var tidleg ute med krav til maskinleverandørane, men det er enno i dag ikkje råd å redusere alle typer støy, t.d. ved fjellboring. Maskiner og utstyr kan støydempast, men borstål mot fjell støyer like mykje som før. Noko av det same gjeld sprenging, det smell like høgt som før. Og av smell eller skarp impulslyd er det særst lett å få hørselsskade. Trafikkstøyen har auka, sjølv om støynivået frå kvar einskild bil eller maskin er redusert, så har trafikken auka og dermed også støyen.

Det eg vil fram til er at sjølv om det vert gjort mykje med å redusere lydnivået på dei støykildene vi har, kan vi ikkje la vere å bruke hørselsvern der støynivået er så høgt at det er fare for skade. Men – når er det fare for skade – kvar går grensa? For å kunne arbeide samanhengande i 8 timar skal ikkje støynivået vere høgare enn 85 desibel i gjennomsnitt. Det inneber at vi kan tole høgare støy i korte periodar utan å få skade av det.

Om støyen vert over 85 desibel, eller om det er ubehageleg å arbeide på grunn av støy, då skal du bruke hørselsvern, og det må vere vern som dempar

godt nok. Det er fleire typer hørselsvern å få, eg nemner nokre her.

Øyrepropper i ulike fasongar og materiell. Ein type er i plastikk, den er i fleire storleikar, dei er nokså harde og eg vil ikkje tilrå dei. Ein annan type er i mjuk siilikongummi eller porolonliknande materiale, dei er berre i ein storleik, men dei kan rullast i hendene slik at dei går lett inn i øyregangane. Etter ei lita stund svell dei ut igjen og sit godt i øyrene utan ubehag. Begge desse typene er for fleiregongsbruk. Det er øyrepropper som er forma av glassdun (liknar på bomull), desse er for eingongs bruk. Og så er det øyreklokker og det er dei eg vil tilrå brukt, dei har ei dempingseffekt på 30.35 desibel mens øyrepropper dempar om lag 20-25 deseibel. NB! Bomull er ganglaus, den har nesten ingen dempingseffekt.

Ver merksam på at om støynivået er særst høgt som til dømes ved tunneldriving, boring med borvogn, arbeid på eller ved flyplass med jett-rafikk eller liknande høge støynivå, då må du bruke *både* øyrepropper og øyreklokker for å få stor nok dempingseffekt.

Det er mange som hevdar at dei kan ikkje bruke hørselsvern for då høyrer dei ikkje trafikken eller ulydar i maskina. Det meiner eg er berre tøv, bruk hørselsvernet ei lita stund og du vil snart merke at eg har rett. Du vil snart merke at eg har rett. Du vil faktisk lettare skilje ut framande lydar og

difor ta deg meir i akt. Lar du vere å bruke hørselsvern der det er høgt støynivå risikerer du at du blir tunghøyr og må bruke høyreapparat i staden. Og du kan vere viss på at det både er mykje farlegare, verre og meir ubehageleg enn å bruke hørselsvern. Berre spør ein som brukar høreapparat.

Litt om sjølv øyrefunksjonen. Ein stad inne i øyret vårt er det ei mengde «høyrehår» som rører seg når dei blir påverka av lyd-bølgjene. Desse «håra» sender så signal til hjernen kva dei ulike bølgjene tyder – vi høyrer – og vi forstår det vi høyrer. Om vi får hørselstap så er det desse «høyrehåra» som er skadde eller er øydelagde, og dei «håra» som er øydelagde dei er det for alltid. Tapt hørsel kan aldri reparerast.

Har du sett ein fin gul kornåker der stråa bøljar i vinden? Noko liknande er det som hender med «høyrehåra» når lyd-bølgjene (vinden) treffer dei. Kva hender dersom det vert uver – storm og regn – i ein slik fin åker? Jau, mange halmstrå vert knekte – høydelagde – dei vert aldri i stand til å reise seg igjen. Det er noko slikt som hender med hørselen også når «høyrehåra» vert utsett for sterk støy (storm), dei vert knekt og vil adri reise seg igjen. Dei er med andre ord øydelagde for resten av livet til den personen som vert utsett for dette.

Tenk over dette og ta vare på hørselen din. Hørselsvern er eit personleg verneutstyr som arbeidsgjevaren skal halde til



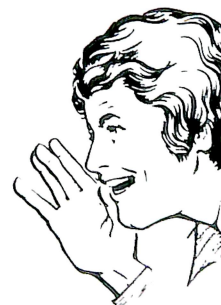
Verneleiar Egil Bakke.

dei tilsette som i sitt arbeid kan bli utsett for høgt støynivå. Kontrollér hørselsvernet ditt. Begynn det å bli slitt, er øyrepotene stive og harde? Eller manglar du hørselsvern. Ta i så fall kontakt med din næraste overordna som vil ordne med nye delar eller nytt hørselsvern. Vegsentralen sitt lager skaffar det som trengs.

Til slutt eit par gode råd. Du som har hjelmontert øyreklokker, når du ikkje brukar øyreklokkene så «parker» dei med putene ut frå – ikkje inn imot hjelmskallet. Blir dei «parker» mot hjelmskallet blir det folder i putene og dei tettar ikkje godt nok. Og når du ikkje brukar hjelmen – oppbevar den då slik at den helst ikkje vert utsett for sollys, hjelmskallet blir sprøtt og hardt om det vert utsett for sollys.

Heilt til slutt, ha hørselen i tankane også i fritida, til dømes på skytebane. Og til ungdommen – kva med diskoteket og radio/musikkanlegg – for høg lyd frå desse kjeldene er like skadeleg som høgt støynivå. For kva er forskjell på lyd og støy?

Egil Bakke



Driftssjef Paul Bølset om resultatbonus og egenregikalkyler:

# Mer penger i lønningsposen ved bruk av resultatbonus?

**I de senere år har vi hatt en stadig sterkere fokusering på om egenregidriften i Statens vegvesen er effektiv nok. Til og med i egne rekker erkjenner man at det må stilles krav og at vi må utføre arbeidene like**

For noen år siden tok Statens vegvesen i bruk såkalte egenregikalkyler. I realiteten er dette ikke noe annet enn at Vegvesenet selv gir tilbud på vegarbeider som lyses ut på anbud. Dermed konkurrerer Vegvesenet på lik linje med entreprenørene om disse oppdragene. Egenregikalkyler gir derfor grunnlag for dokumentasjon om Vegvesenet i egenregi er konkurransedyktig med privat drift.

I kjølvannet av fokuseringen på egen effektivitet og konkurranseevne, har lønnsystemet i Vegvesenet vært brakt på bane. I Statens vegvesen har fast lønn vært nærmest enerådende i senere år, etter at en gikk vekk fra akkordlønn.

Det er vel knapt noen som ønsker å få tilbake det gamle akkordlønnssystemet. Men svært mange mener nå det vil være riktig å innføre en form for premiering etter innsats, en form for resultatlønn eller bonuslønn, som et supplement til fastlønnssystemet.

På denne bakgrunn nedsatte Vegdirektoratet et bredt sammensatt utvalg for å se nærmere på dette spørsmålet. Utvalget la høsten 1988 fram et forslag om å starte et prøveopplegg med resultatbonus.

Kort fortalt går systemet ut på at det økonomiske resul-

tatet av et arbeid bedømmes ut fra oppnådd prosentvis resultatforbedring. Ut fra denne resultatforbedringen gis en resultatbonus for hver time en har arbeidet på prosjektet etter en fastlagt kurve i et diagram.

Ved eventuell overskridelse av døgnmulktbelagte tidsfrister reduseres det økonomiske overskuddet med sum påført døgnmulkt.

Kvaliteten på utført arbeid skal som regel være dokumentert. Fullgod kvalitet gir ikke økning i resultatbonus. Ved mangelfull kvalitet på prosesser, styrt eller sterkt påvirket av utførende ledd, kan resultatbonus reduseres eller falle bort.

Etter at Vegvesenets ledelse og de aktuelle organisasjonene stort sett hadde gitt sin tilslutning til forslaget, gav Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet fullmakt for å oppta forhandlinger med de berørte fagforbund om å prøve ordningen i vegarbeidsdriften.

Den 29. januar 1990 ble det i forhandlingsmøte oppnådd enighet om å prøve ordningen med resultatbonus i en prøveperiode på to år, men foreløpig bare der hvor egenregikalkyler anvendes.

Fra forhandlingsprotokollen siteres:

**godt eller bedre enn de private entreprenørene vi vil konkurrere med, dersom vi skal opprettholde andelen meg egenregidrift i framtiden.**

Den del av bonusen som tilfaller arbeidstakerne i egenkalkyleprosjekter som varer under 6 måneder utbetales bonus ved arbeidets slutt.

Maksimum utbetaling av bonus settes til kr. 12,- pr. time.

direkte innvirkning på produktionsresultatet og at den ikke har byggherreansvar for prosjektet. Vedkommende arbeidstaker som har den direkte oppfølgingen av planene mot prosjektet vil også omfattes av ordningen.

Samtlige fylker kan iverksette ordningen dersom fylkets ledelse ønsker å prøve systemet.

Partene er ellers enige om at de tillitsvalgte og ledelsen avholder jevnlig byggemøter under prosjektets gang.

Personlig føler jeg meg sikker på at Vegvesenet nå, når de går ut med egenregikalkyler og i tillegg tar i bruk resultatbonus, vil stimulere og motivere de ansatte i økt grad. Derved vil disse virkemidlene kunne gi positive utslag både på produktivitet og konkurranseevne i Vegvesenet.

Egenregikalkyler har vi for lengst tatt i bruk. Vegvesenet her i vårt fylke har allerede uttalt at vi er villige til å prøve systemet med resultatbonus. Så gjenstår det å se hva vi får ut av utfordringene!



Driftssjef Paul Bølset.

Et beløp tilsvarende 50% av arbeidstakernes bonus avsettes til fylkets velferdstiltak eller andre tiltak som fremmer velferd og samarbeid for samtlige tilsatte.

Arbeidstakerne beholder bonus ved sykefravær i inn-til 5 uker.

De som omfattes av prosjektets bonusordning er vegarbeiderne og oppsynet på arbeidsplassen. For anleggsledelsen er forutsetningen for å komme inn under ordningen at den har

Paul Bølset

## NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET:

### EDB-sikkerhet

Håndboken er retningslinjer for bedring av datasikkerheten i Statens vegvesen. Den viser hvilket minstenivå datasikkerheten bør ha, hvordan dette kan oppnås, og hvordan det kan sikres tilgang til, og rettmessig bruk av elektronisk lagret/behandlet informasjon.

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken for kr. 30,- pr. eks. + porto.



### Styring av store anlegg

Håndboken inneholder retningslinjer for gjennomføring og styring av store anlegg, og

eksempler på anleggsprotokoll. Retningslinjene er i prinsippet alemengyldige, men forutsettes brukt på veganlegg med totaloverslag på over 100 mill. kroner.

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken for kr. 25,- pr. eks. + forsendelse.



### Personalpolitikk

Retningslinjene bygger på gjeldende rammebetingelser for forholdet mellom arbeidsgiver- og arbeidstakersiden i staten. De legger vekt på de holdninger om samarbeid m.v. som ligger nedfelt i arbeidsmiljøloven og i hovedavtalen.

### Minimumskodebruer

«Minimum prosesskodebruer og kaier» er et forkortet utdrag av Prosesskoden (håndb.nr. 026), og er en kodeplan for kontering av kostnader ved bygging og vedlikehold av bruer og kaier.

Interesserte utenfor Statens Vegvesen kan kjøpe håndboken for kr. 15,- pr. eks. + forsendelse.



### Kjøre- og hviletider

Denne forskriften gjelder for fører og mannskap på norske og utenlandske kjøretøyer i internasjonal vegtransport i Norge. For fører og mannskap på norskregistrerte kjøretøyer gjelder denne forskrift også kjøring i land tilsluttet AETR selv om kjøringen ikke innebærer noen grensepassering.

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken for kr. 20,- pr. eks. + forsendelse.



# Kurs og samlinger i 1990

Drifta	Primær målgr.	Drifta	Primær målgr.
Samling for kontortilsette	Kontorpersonalt og vedlikeholdet	<b>PLAN/GRUNN</b>	
MS Dos k-tekstbehandling	Kontorpersonalet i vedlikeholdet og oppsynet – vedlikeholdet og anlegg	VEGORAMA	Trafikkseksjonen
Trafikkretta vedlikehold	Nivå 4 vedlikehold	Totalstasjon/feltminne	Plan/grunn
Forvaltnings og publikumsbehandling	Nivå 4 vedlikehold	Vegprogrampakka	Plan
Maskinførarsamlinger	Maskinfører	Plan/DAK oppfølging	Plan
(Lastebil) kranføreropplæring	Maskinfører	Informasjonsopplæring	
Bruk av avstandsmål	Formenn	SIBAS	
Temadag kvalitetskontroll	Oppsyn og anleggsbestyrer.	Media	
	Nivå 3 og 4 maskinavdelinga	<b>ANLEGG</b>	
Praktisk jus	Oppsyn anlegg og vedlikehold	ANKON	
Bergsikring	Anleggsoppsyn	ANTON/ANKVAL	
Skredvernkurs	Anlegg/Vedlikehold	Betongteknologi	
Yrkesbetinga belastningslidingar	Alle – T3	Media	
Grunnkurs nye verneombod	Verneombod	<b>FOR FLEIRE AVDELINGAR</b>	
Notis – WP	Maskinavdelinga	Mellomleiaropplæring	
Sveisekurs	Maskinavdelinga	Temadag – Miljø	
Overleveringskurs nye maskiner	Maskinavdelinga	MS - DOS/Tekstbehandling	
<b>ADMINISTRASJONSAVDELINGA</b>		<b>BILTILSYNET</b>	
Samling for rekneskapsseksjonen	Rekneskap	Innføring i EDB	Teknisk/trafikal.
Momskurs	Rekneskap	Notis - WP	Kontor
Regional rekneskapsamling	Rekneskap	Registrering - Autosys	Kontor
		Støy og avgass. Elektronikk, påbygging og oppbygging	Kjøretøyseksjonen, brukskontrollen
		Nye reglar førarkort-service m.v.	
		Grunnkurs	
		Fellesmotet	Alle



Her er det plansjef Ulf Myhre som takker pensjonist Leif Fylling. Se forøvrig bilde på nest siste side i bladet!

(Foto: Viktor Storsveen)

# Pensjonister ble feiret

I en så stor etat som Vegvesenet er, vil det naturligvis hvert år være en rekke fremtredende personer, som når den alder som gir rett til å tre tilbake fra de mest aktive rekker. Katrine Bang, Bergliot «Mossi» Gjelsten og Leif Fylling, henholdsvis førstekonsulent og konsulenter, var trekløveret som under julekaffen ved Veg-

kontoret ble behørig takket av for sin innsats gjennom store deler av sitt yrkesaktive liv.

Den største veteranen av dem alle, er Katrine Bang. Hun begynte første gang i Vegvesenet så tidlig som 1. juli i 1944. «Mossi» begynte 15. oktober 1962, mens Leif Fylling var ansatt fra 2. mars 1965.

## MINNEORD

### Kåre Beinset

Brått og heilt uventa kom meldinga om at arbeidsformann Kåre Beinset var død den 14. januar 1990, knapt 63 år gammel.

Kåre Beinset arbeidde samanhengande i vegvesenet frå januar 1971 og til han døydd, det aller meste av denne tida som formann på betonglag som bygde ferjekaier. Han budde i Midsund der han hadde hus og familie.

Då Kåre Beinset vart fast i vegvesenet i 1971 viste det seg snart at han var ein flink fagmann og ein dyktig arbeidsleiar, så då vegvesenet på denne tida tok til å byggje betongferjekaier i eigen regi med eit eige betonglag, var det heilt naturleg at Beinset vart formann for dette laget.

I nærare 20 år har så Kåre Beinset jobba med bygging av ferjekaier rundt om i heile fylket, og det vart etterkvart mange kaier og mykje reising og pendling. Kåre Beinset var ein positiv mann som alltid var viljug til å ta på seg krevjande og utfordrande oppgåver for vegvesenet, og som løyste oppgåvene på ein sær god måte. Han var ein omgjengeleg og fin person som det var ei glede å samarbeide med. Fred over Kåre Beinsets minne.

Per Korsbrekke

## VI GRATULERER!

følgende som i 1. og 2. kvartal 1990 passerer åremålsdager:

### 50 ÅR

Lars Øie,	6650 Surnadal	14. januar
Per Brekken,	6622 Ålvundfjord	7. februar
John Køso,	6140 Syvde	22. mars
Petter Vikene,	6212 Fjørå	5. april
Sigurd Solemdal,	6453 Kleive	27. april
Leif Arne Veibust,	6012 Ålesund	14. mai
Odd Halgunset,	6658 Rindalsskogen	7. juni

### 60 ÅR

Bjarne Haga,	6320 Isfjorden	4. februar
Arne Holm,	6300 Åndalsnes	23. april
Amund Sylte,	6652 Surna	25. mai
Nils O. Bersås	6400 Molde	15. juni
Odd Harnes,	6400 Molde	24. juni



# Statspensjonene en stor bløff

**Jeg har vært pliktig medlem av Statens pensjonskasse i 40 år. Nå er jeg nybakt pensjonist og har oppdaget hvilken bløff det var den**

At ti års «pensjonsrettigheter» og innbetalinger skulle elimineres, hadde jeg en anelse om da jeg holdt ut til 40 år, men at den pensjonen jeg hadde rett til etter de resterende 30 år skulle spises opp av et infernalsk utspekulert «samordningsfradrag» hadde Pensjonskassen ikke varslet meg om.

Jeg hadde så vidt kommet meg etter sjokket ved Statens konfiksering i 1988, da jeg fikk melding fra Statens pensjonskasse om at min statspensjon er redusert med kr. 776,- pr. måned fra 1. september 1989. Etter innsendt protest og krav om dokumentasjon, fikk jeg tilsendt Samordningsloven og

**alderspensjonen jeg ble forespeilet da jeg startet innbetalingene til «pensjonsfondet», seinere Statskassa.**

løsningen:

Ytelsene fra Folketrygden hadde økt med en tilsvarende sum, og dette måtte da legges til samordningsfradraget, som nå ble kr. 7866,- pr. måned.

Jeg tror jeg da har oppdaget to ting: 1. At statspensjonistene ikke skal få del i økning i folke-

trygdens ytelser. 2. At hvis jeg lever i ti år som pensjonist og kostnadsindeksen blir null, så vil Staten loppe meg for 1 000 000 (en mill.) ( $7866 \times 12 \times 10$ ).

Er da statspensjonistene en gedigen bløff?

**Peder Steinnes,**  
Ålesund

## Se – der er nissen

Den tradisjonelle juletefester ved Vegkontoret samlet mer enn hundre deltagere denne gang, og det naturlige høydepunktet for svært mange var nissens deltagelse. Ei pakke med variert og populært innhold ble delt ut til de mange små, som med en blanding av respekt og fryd nærmet seg den snille nissen.

Tilt ross for influensa-herjinger i rekkene, ble deltagelsen på årets juletefest gledelig høy. Det tyder kanskje på at gamle og kjære tradisjoner igjen er i ferd med å få økt betydning i vår hverdag?

(Foto: Viktor Storsveen)



## Spetakkelet med arbeidstida

Kvart år er det same spektakkelet med krangel om arbeidstida i romjula. Etter fleire år med ulike krum-spring med halve feriedager og halve arbeidsdagar, såg det ifjor ut til at vi skulle komme attende til det normale att. No i desember kom det rundskriv frå administrasjonen der det vart slått fast at det skulle vere normal arbeidstid mellom jul og nyttår, og at alle skulle få nokre ekstra fritimar. Dette var eit steg i rett lei.

Kva skjer? Jau, organisasjonane sett seg på bakbeina, og

administrasjonane gjev seg med ein gong. Eit nytt rundskriv kjem, der det blir gjort heilomvending, og attende til halv arbeidstid for alle.

Her på Vegsentralen hadde vi nett informert om innhaldet i det første rundskrivet, og vi la stor vekt på at vegkontoret no ville stramme inn att utglidninga. Det var ingen her som hadde noko imot dette. Dagen etter kjem det altså eit nytt rundskriv frå vegkontoret der alt som var sagt dagen før, blir slege i hel. Slikt rot skaper frustrasjon både hos oss som skal prøve å vera

arbeidsleiarar, og hos arbeidarane.

Det finst ikkje noko argument for at vi skal arbeide berre halve dagar i romjula. For nokre år sidanv ar ikkje dette noko problem, men «uvesenet» vart brått sett i gong av anleggsavdelinga, om eg ikkje hugsar feil.

Eg stillar desse spørsmåla, og ventar svar gjennom bladet:

1. Til NITO, NIF og ELF: Det var desse organisasjonane som i år pressa administrasjonen til tilbaketoget. Kan nokon nemne ein einaste (for-

nuftig) grunn til at de gjorde dette? Var det rein egoisme som var motivet, utan tanke på folk i utedrifta?

2. Til administrasjonen: Kva meiner eigentleg administrasjonen om si eiga vingling? Kva kan me venta oss til neste jul?

No for tida vert offentleg virksomheit meir og meir utsett for konkurranse og kristisk gransking. Å korte ned arbeidstida ekstra på denne måten er vatn kverna til dei som kritiserer oss.

**K. Kolstad**

**VANNRETT**

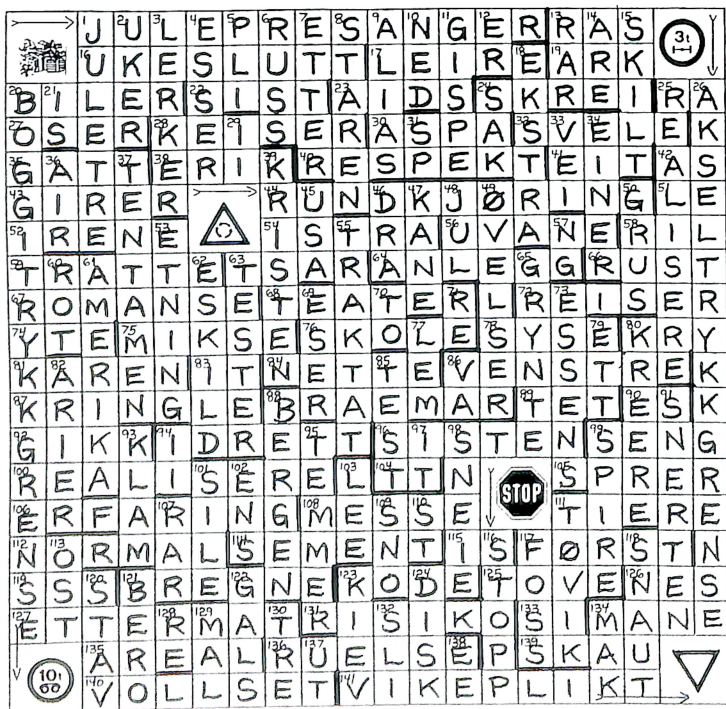
1. Se ill.
17. Elv i M&R
18. Bru
20. Drikk
21. Fotballklubb
22. Sprengstoff
25. Knapp
27. Likevel
28. Flatemål
29. Tidl. politiker (omv.)
30. Vannrikt sted
31. Initiativ
33. Pikenavn
34. Dokument
35. Gjør
36. Hodeplagget
37. Natrium
38. Sjarm
39. Pikenavn
40. Stengsel
42. Smile
43. Gjøgler
44. Narkotika
46. Vei
47. Morene
48. Tittel
49. Naboer
50. Stjele
51. 6740
52. Pikenavn
55. Litt
57. Presens
58. Stat i USA
60. By i Finland
61. Se ill.
65. Munning
66. Tid
67. Se ill.
73. Prøve
74. Europeer
76. Ujevne
77. Underjordisk vei

78. Hår
79. Kommune i S&F
80. Elv
81. Guttenavn
84. Offerplass
85. Nyn. pron.
86. Ukedag
87. Ras
89. Beslaglegge
92. Elv
93. Prange
95. Linje
98. Avta
99. Ferjeanløpssted
102. Skole
104. 3810
105. Pryle
108. Gråte
109. Uttalte
110. Hest
113. Månefase
114. Legemiddel
115. Etse (omv.)
117. Like
119. Selskap
121. I orden
122. Stat i Afrika
123. Spion
124. Tidl. landsk. i Italia
126. Dyr
128. Stoff
130. Bedrager
133. Himmellegame
135. Pisk (omv.)
138. Tittel
141. Kikker
143. Dyr
145. Åsside
147. Gammel dans
148. Motorvei
152. Merkelig
153. Ferjeanløpssted
154. Tittel

**LODDRETT**

1. Ferjeanløpssted
2. Form
3. Ved
4. Bidige
5. Biter
6. Media
7. Ha
8. Slusk
9. Mønstergyldige
10. Tall
11. Personale
12. Kjedelige
13. Fjellområde
14. Maskin
15. Forfatter
16. Befordringsmiddel
19. Lime
22. Se ill.
23. Gavmild
24. Land
26. Søyle
32. Som 44 v.
35. En Saijonmaa
41. Larve
42. Fiskeredskap
45. Fordunkle
46. Bambusskudd
51. Flyselskap
53. Bedrøvet
54. Klar
55. Gudinne
56. Hvis
59. Avisartikkel
61. Velte
62. Arbeidsskip
63. Sporte
64. Berge
65. Treet
67. Betennelse
68. Gresk bokstav
69. Rope
70. Henstå
71. Institutt

72. Bielv til Glomma
75. E-69 blir det
78. Erindring
82. Jugoslavere
83. Drikk
88. Oppstander
90. Krydder
91. Kule
94. Hellig
96. Smelter
97. Like
100. Måned
101. Verktøy
102. Dumrian
103. Bygges over Gjemnes-sundet
106. Linje
107. Eske
110. Tone
111. Ordne
112. Se ill.
116. Brensel
118. Stri
120. Byrde
121. Tresort
125. Sang
127. Drikk
129. Oppdrett
131. Retning
132. Elv
134. 2670
136. Naboer
137. Tresort
138. Farge
139. Over
140. Gårdsplass
142. Stiv
144. Plyndring
146. Moderne
148. Selskap
149. Parti
150. Naboer
151. Pronomen



**Løsning på «Vegkryss nr. 4-89»**

Det kom inn 34 riktige løsninger.

Vinnere ble:

1. Turid Thomasgård, Molde
2. Olav Lyngnes, Lauvstad
3. Petter K. Vatne, Ørsta

Premiene er tilsendt.

Andre mottatte riktige løsninger ble sendt inn av: Nancy Austigard, Egil Bakke, Eldbjørg Gausdal, Astri Gjøvikli, Sverre Hjelvik, Solveig Hustad, Jan Arild Johansen, Arne Lauvrik, Kjell Loen, Marit Moldenæs, Jakob og Anette Ora, Alma Sjømæling, Dag Skarstein, Anna Sandblåst og Olaug Sylte – alle Molde, Steinar Dromnes, Aure, Paul Hjellnes, Eide, Reidar Ulfnes, Foldfjorden, Pussi-Lussi, Harøy, Odd Bakken, Kleive, Rigmor Fremstedal, Midsund, Per-Egil Gamlemsgaug, Myklebost, Aksel Vold, Måndalen, Kjell Stenså, Nesjestranda, Petter Aarset, Skodje, Aud-Sissel Onshaug, Stranda, Borgny Sylte, Surnadal, Torbjørn Furesund, Tingvoll, Martin Havnes, Tor-nes, Solfrid Vatne, Ørsta og Arne Birkevold, Ålesund.

# KRYSSORD

av konsulent Terje Haug

Map: Drammen ← 160 → Hamar

Grid numbers: 1-154

Warning sign: 103

## TRAFIKKSIKKERHET



De tre første uttrukne riktige løsninger premieres med 2 lodd i Pengelotteriet. Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 1-90» og sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 25. april 1990.

Innsender: .....

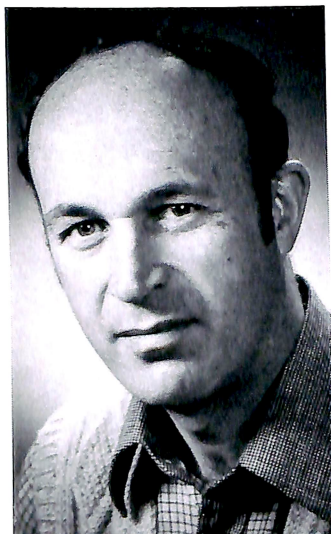
Adresse: .....

Postnr.: ..... Poststed: .....

# Skaper konflikt da veggen legges om

Langs riksveg 666 i Batnfjord oppstod det situasjoner i forbindelse med omlegging av eksisterende veg, som gjorde det nødvendig for Vegvesenet å peke på de regler som gjelder for oppsatt vegbelysning.

Overingeniør Svein Solbjørg ved vegkontoret i Møre og Romsdal understreker at man ikke gjør annet enn å følge veglovens bestemmelser fra 1963 og spesialbestemmelser utgitt første gang i 1935. Disse er meget klare på dette punktet.



Overingeniør Svein Solbjørg redegjør her for de reglene som blir fulgt.

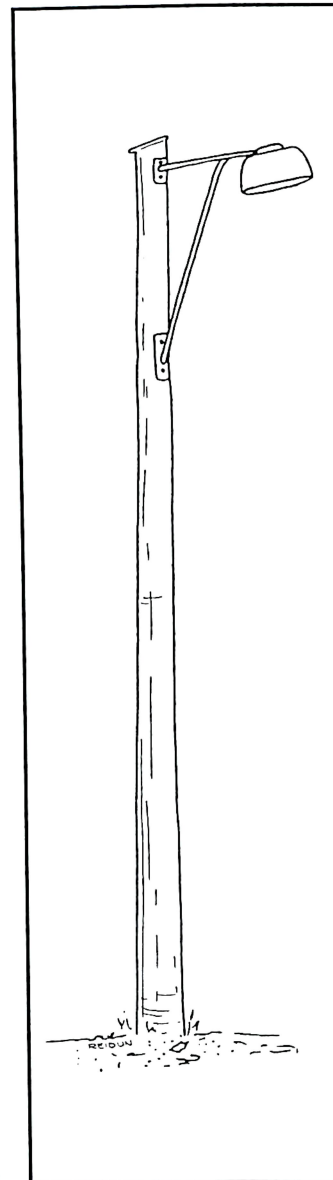
Langs riksveg 660 i Eidsvåg, riksveg 62 på Kleive og langs riksveg 14 ved Skorgebrua opplever man at oppsatt vegbelysning måtte rives i forbindelse med utbedring av vegt-raseen.

Overingeniør Svein Solbjørg ved vegkontoret i Møre og Romsdal påpeker at alle velforeninger, kommuner, elverk og lignende, som har satt opp slik belysning, skal ha underskrevet en erklæring der de selv forplikter seg til å flytte lyset uten kostnader for Vegvesenet når dette er nødvendig. Står stolpene nærmere enn tre meter fra veggen, med andre ord på Vegvesenets grunn, gjelder disse reglene.

I tillegg forplikter man seg til å tilfredsstille Vegdirektoratets krav om man ønsker å sette gatelyset opp igjen.

Er det derimot lokale trafikforhold, som taler sterkt for at det bør være gatelys, kan Vegvesenet gå inn å yte tilskudd til anleggsdelen. Også til driftsdelene kan Vegvesenet yte tilskudd.

Står gatelyset utenfor Vegvesenets eiendom, er det Vegvesenet som må påta seg kostnaden med å flytte gatebelysningen. Men fortsatt må gatebelysningen tilfredsstille de normer som i dag gjelder for at den skal bli satt opp igjen, forteller overingeniør Svein Solbjørg.



Vegbelysning oppsatt i privat regi, må følge spesielle bestemmelser.

(Tegning: Reidun Øverland)

Lars Gunnar Lie om bilbruk:

## Må bruke økonomiske virkemidler

Den nye regjeringen vil generelt gå inn for miljøavgifter, blant annet øke drivstoffavgifter for å bremse bilbruken. Dessuten har Stortinget sagt ja til prinsippet om å tidsdifferensiere bompengesatser, etter lokale initiativ. Disse tiltakene er nødvendig for å gjøre de privatøkonomiske kostnadene ved bilkjøring bedre i samsvar med de samfunnsøkonomiske. Og transportplanleggingen må ses i sammenheng med

arealplanleggingen.

Dette sa samferdselsminister Lars Gunnar Lie ved åpningen av vegvesenets jubileumsseminar «Byen og trafikken i framtida». Problemstillingene i byene må angripes ved kombinasjoner av virkemidler, og regjeringen er altså beredt til å redusere trafikk ved å la bilkjøring i byer svi på pungen. Lie understreket at vi må fortsatt satse sterkt på å bygge

ut hovedvegnettet i byområdene.

– Selv om trafikken holder seg på samme nivå som i dag, vil dette være fornuftig både transportøkonomisk og miljømessig. Men parallelt med vegutbyggingen må vi styrke kollektivtransporten og altså ta i bruk virkemidler som bremser bilbruken.

– Utfordringen i dag er å ta vare på fordelene med bilen

på en mer balansert og fornuftig måte enn vi har gjort til nå, sa Lie, som innledningsvis slo fast at vi har fortsatt store utbyggingsoppgaver i stamvegnett og veger i utkantdistrikt, så byene kan ikke vente alt.

– Noe annet kan dere ikke vente å høre fra en samferdselsminister fra Sogn og Fjordane, sa Lie.

# Økning i trafikkulykkene

Det samlede foreløpige tallmateriale for 1989 viser at ulykkesutviklingen på norske veier siste året totalt sett har vært relativt lik utviklingen i foregående år.

Fremskrivninger Transportøkonomisk institutt har foretatt av Statistisk sentral-

Antall skadde og drepte til sammen er beregnet til omlag 11 500 mot 11 340 i 1988. Antall drepte er det samme for begge årene. Antall skadde blir temmelig likt forrige års tall.

**LAV TRAFIKKVEKST I 1989**  
Utviklingen i trafikkaktivitetene på våre veier, har også innvirkning på trafiksikkerhetsutviklingen. I følge beregninger foretatt av Transportøkonomisk institutt, var trafikkveksten som ventet meget lav i 1989. Trafikkveksten er satt til omlag 1%, mens forrige år endte på 1,6%. Utregningene av trafikkveksten er basert på utviklingen i salg av bilbensin.

**STORE ULYKKESKOSTNADER**  
Transportøkonomisk institutt

anslår at trafikkulykkene i 1989 har kostet det norske samfunnet omlag 8,3 milliarder kroner, mens det for 1988 utgjorde omlag 7,3 milliarder kroner i 1988-kroner. I tillegg kommer betydelige kostnader til gjennomførte trafiksikkerhetstiltak.

**DE ULIKE TRAFIKANTGRUPPENE**  
Sammenholder man Trygg Trafikks oversikt over trafikkdrepte med Statistisk Sentralbyrås oversikt over trafikk-skadde, kan det totalt slås fast at det er en negativ utvikling for mopedførere, syklistene og fotgjengere. Utviklingen er spesielt alarmerende for mopedførerne og syklistene. De øvrige trafikantgruppene viser en svak nedgang.

byrås oversikter for fjorårets 11 første måneder, viser at antall politirapporterte trafikkulykker med personskade vil bli på omlag 8 300 mot 8 167 i 1988. Dette er en økning på omlag 133 ulykker – som tilsvarer 1,6%.

**FLERE DREPTE UNGDOMMER**  
Det er bekymringsfullt å registrere at i følge Statistisk sentralbyrås oversikter har antall drepte ungdommer i trafikken gått noe opp igjen i 1989. Det dreier seg totalt sett om en økning på godt over 10% og økningen er størst innenfor trafikantgruppene bilførere, motorsyklister og mopedførere.

**POLITIET OG MASSEMEDIA ER VIKTIGE**  
Trygg Trafikk er ikke i tvil om at de tunge kontroll- og overvåkingsinnsatsene fra politi-, lensmannsetaten og Utrykningspolitiet i vesentlig grad har bidratt til at en ytterligere forverring ikke har funnet sted. Dette har også vært viktig for

å få bedre resultater av det øvrige basistrafikksikkerhetsarbeidet, hvor også innsatsen jevnt over er øket. Trygg Trafikk legger også stor vekt på at medias fortsatte økte interesse har gjort det mulig å sette ansikter på og menneskeligjøre tragediene på en enda mer omfattende og realistisk måte enn tidligere. Det er en viktig prosess som vi må forsøke å forsterke i tiden som kommer, uttaler Trygg Trafikk.

## Ulykestallene skal ned selv om trafikken øker

Statens Vegvesen arbeider for å redusere ulykestallene fram mot 1993, uansett vekst i trafikken.

Her er endel av tiltakene vi på landsbasis vil gjennomføre i 1990, og som har vesentlig betydning for trafiksikkerheten:

- Gjennomføring av en rekke større vegprosjekter, bl.a. is torbyområdene
- Automatisk rødlyskontroll i 7 fylker
- Sikring av tunnelportaler
- Prikkbelastning i forbindelse med trafikkforseelser
- Skjerpning av kjøre- og hviletidsbestemmelsene for bussførere.

En rekke forslag til nye tiltak har vært på høring, og vil bli vedtatt i 1990, bl.a.:

- Revisjon av bestemmelser om lysutstyr på kjøretøy,

med bl.a. krav om ett høytmontert bremselys, rengjøringsystem for nærlys/fjernlys og triangellys på brede motorsykler

- Revisjon av krav til mønsterdybde for dekk, med økning av minstekravet fra 1,0 mm til 1,6 mm generelt for kjøretøy med tillatt totalvekt mindre enn 3 500 kg

## 378 personer drept

Trygg Trafikks foreløpige oversikter viser at 378 mennesker omkom i veitrafikkulykker på norske veier i 1989. Dette er det samme antall som det endelige tall for 1988. Gjennomsnittet for de 10 foregående år er 398 trafikkdrepte, og den foreløpige årsoversikten viser at tallet for ifjor og

og til 3,0 mm i piggdekkperioden for alle kjøretøy som er konstruert for en hastighet av 30 km/t eller mer

- Revisjon av krav til bremsesystemer, med påbud om blokkeringsfrie bremsesystemer (ABS-bremser) på store busser og lastebiler som registreres for første gang etter 1. januar 1991.

foregående år det laveste vi har hatt siden 1981.

Oversikten over fordelingen av de omkomne i trafikantgruppene, viser at det er bilpassasjerene som har hatt den største forholdsvis nedgangen, mens mopedførere og syklistene har hatt den klart mest

Disse forslagene innebærer for en stor del en harmonisering med de internasjonale ECD-forskriftene.

Det vil også bli foretatt en omorganisering innen Vegdirektoratet. Det vil bli etablert en egen miljø- og Trafiksikkerhetsavdeling for å styrke dette arbeidet.

negative utviklingen. Fordeelingen ser slik ut med de endelige tall for 1988 i parentes: Bilførere 147 (141), bilpassasjerer 93 (108), motorsyklister 29 (27), mopedførere 15 (10), syklistene 25 (20).

# Nye veger øker sikkerheten

Det har i den seneste tid vært en del diskusjon i pressen om virkningen på trafikksikkerheten av nye veger. Diskusjonen ble startet på grunnlag av at konklusjonene fra en forskningsrapport fra Transportøkonomisk Institutt (TØI) ble unyansert

Konklusjonene er der svært klare når det gjelder de forskjellige typer vegane. Vi gjengir derfor her hovedpunktene i det vi vet om den sikkerhetsreduserende virkning ved utbygging av nye veger:

## «GANG- OG SYKKELVEGER

Det er funnet en nedgang i sykkelulykker på ca. 30-50% etter bygging av gang- og sykkelveger. Nedgangen i fotgjengerulykker er som regel noe mindre, 20-40%. Ulykker i kryss reduseres mindre enn ulykker på strekninger mellom kryss. Det er ikke påvist noen virkning av gang- og sykkelveger på ulykker hvor kun motorkjøretøy er innblandet.

## MOTORVEGER

Ulykkesrisikoen på motorveger er omlag 1/3 av vanlig risiko på tofelts landeveger og omlag 1/6 av vanlig risiko i byer og tettsteder. Motorveger kan føre til økt trafikk, slik at nedgangen i antall ulykker ikke alltid blir så stor som forskjellen i ulykkesrisiko mellom motorveger og andre veger tilsier.

## OMKJØRINGSVEGER

Norske og svenske erfaringer tyder på at omkjøringsveger reduserer antall ulykker (sum på gammel og ny veg) med

25-50%. Det forutsettes da at omkjøringsvegen overtar minst 50% av trafikken som før gikk gjennom tettstedet og at samlet trafikkarbeid ikke øker med mer enn 30-40%.

## INNFARTSVEGER OG HOVEDVEGER I BYER

Hovedveger i byer har en ulykkesrisiko som ligger på omlag 1/3 til 1/2 av nivået på samleveger og atkomstveger. Ved å samle mest mulig av trafikken til et hovedvegnett kan antall ulykker i byer reduseres. Nye

fremstilt i pressen. Dette ble forsøkt korrigeret fra TØI's side, men da uklarheten fortsatt synes å henge igjen, finner Vegdirektoratet grunn til å referere til konklusjonene fra TØI's reviderte Trafikksikkerhets-håndbok som kom ut nå i høst.

hovedveger kan føre til økt trafikk, slik at nedgangen i antall ulykker ikke blir så stor som nedgangen i ulykkesrisiko tilsier».

Ulykkene i storbyområdene er i betydelig grad konsentrert til de mest trafikkbelastede vegene. Langt de fleste spesielt ulykkesbelastede steder og strekninger finner en der. 25% av landets riksvegulykker skjer på bare 1% av riksvegnettet, og de neste 25% av ulykkene skjer på ytterligere

5% av dette vegnettet. Tiltak i storbyområdene har derfor betydelig innvirkning på landets ulykkesituasjon.

Beregninger foretatt i forbindelse med planlegging av et tjenlig vegnett i de 10 største byene i landet indikerer at en kan oppnå årlig ulykkesreduksjon på anslagsvis 15-20%, d.v.s. 500-700 politirapporterte personskadeulykker med tilsammen 600-900 drepte og skadede.

## Forverrede kår for utekontrollene

– Biltilsynet er i ferd med å sakke akterut når det gjelder utekontrollene, sier direktør Leif Agnar Ellevset i siste utgave av fagtidsskriftet Trafikken & Vi.

Han får støtte av administrerende direktør Leif N. Olsen i Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund og stasjonssjef Rolf Petter Flattum ved Biltilsynet i Oslo. Stortingsmelding 18 er ikke fulgt opp, sier de.

Ifølge Stortingsmelding nr. 18 om trafikksikkerhet og trafikkopplæring skulle utekontrollen intensiveres. Dette har ikke skjedd for biltilsynet, mens

politiet på sin side må sies å ha blitt fulgt godt opp.

– At politiet har fått nye stillinger utelukker ikke at biltilsynet får det samme, sier politiinspektør Jan Helliessen i Justisdepartementet.

– Trygg Trafikk tor i likhet med stasjonssjef Rolf Petter Flattum ved biltilsynet i Oslo at biltilsynet trenger tilførsel av både nye stillinger og driftsmidler for å komme mer på offensiven på kontrolliden, svarer Leif Agnar Ellevset. Det er på veiene i trafikken at man kommer over de farlige kjøretøyene!

Biltilsynet var i en tre år gammel stortingsmelding om trafikksikkerhet betegnet som en hjørnestein i trafikksikkerhetsarbeidet. Den betegnelsen virker det som ikke passer i dag. – Vi håper at myndighetene og politikerne i fellesskap sørger for en snarlig replasering av «hjørnesteinsbetegnelsen». Vi har ikke råd til redusert innsats fra en så viktig samarbeidspartner som biltilsynet i trafikksikkerhetsarbeidet, sier Ellevset.

## Ferjetakstene økte fire prosent

Passasjertaksten med ferjene steg med gjennomsnittlig fire prosent fra 1. januar. Det samme gjelder kjøretøytaksten.

Dette går frem av det nye riksregulativet der det også slåes fast at prisen på

månedskort også øker med fire prosent.

Ordningen med klippekort for kjøretøyer utvides ved at det kan brukes flere klipp pr. kort pr. tur for organisasjoner, idrettslag og næringstransporter.

Ekstraturer skal nå følge egne bestemmelser, basert på selvkostprinsippet. Befraktningen kan derfor bli dyrere på enkelte samband, fordi sentralregulerte priser på slik befraktning nå opphører.

Nytt i år er også at lengdegrensen for vogntog er endret til 16-19 meter og 19-22 meter.



# Veteraner hedres:

Tre virkelige veteraner ble hedret i forbindelse med julekaffen på Vegkontoret før jul. Helt til venstre adm.-sjef Knut Nauste og helt til høyre plansjef Ulf Myhre fra ledelsen. Pensjonistene er fra venstre: Katrine Bang, Leif Fylling og Bergliot Gjelsten.

(Foto: Viktor Storsveen)



## HØGE BRU:

Her ser vi kveldsstemming ved Høge bru på riksveg 655, strekningen Ørsta - Sebbø.  
(Foto: B. Nedreskoldje).