

VEG OG VIRKE

BEDRIFTSBLAD FOR
STATENS VEGVESEN MØRE OG ROMSDAL

Nr. 2

Juni 1990

18. årg.



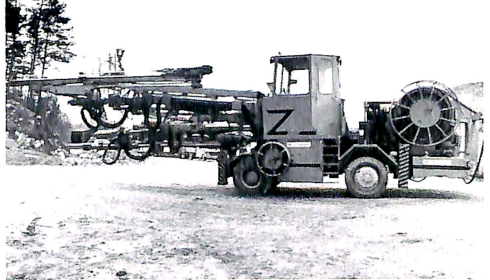





VEG OG VIRKE

BEDRIFTSBLAD FOR
STATENS VEGVESEN MØRE OG ROMSDAL

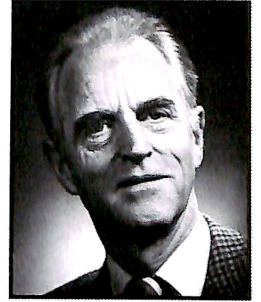
INNHALD:

Leiar	3	Holmenkollstafetten	18-19
KRIFAST-prosjektet	4-5		
			
<i>Arbeidet med Skålavegen går etter planen. Side 6</i>		<i>Kollektivtrafikken vart teke opp på Vegbrukarmøtet. Side 15</i>	
Presisjonskjøring	7	Ut med tomgangskjøring	20
Storaksjon frå Biltilsynet	8-9	Trafikkstoff	21
Datariggen i gang på E69	10-11	Kontaktmøte i Surnadal	23
Privatisering av Biltilsynet	12	AMU sia sist	24
Geirangervegen vart topp	13	Veghistorikk	26-27
Ansvar i økonomisaker	13		
		<i>Et datastyrt vidunder av ein rigg. Side 10-11</i>	
<i>Stor spenning under presisjonskjøringa. Side 7</i>		Hard stein-mjuk hobby	29
Kurs i rassikring	14	Vi møter Katrine Bang	30-31
Vegbrukarmøtet	15	Kryssord	32-33
Juridisk konferanse	16-17	Bruhoppere	35
		Tenk miljø	36

Vegsjefen har ordet:

Rassikring av E69 Åndalsnes-Innfjorden

Finansiering og gjennomføring



I siste nr. av Veg og Virke skreiv eg at den vanskelegaste delen for å få rassikringsprosjektet i hamn nok ville bli finansieringa.

No synest også dette spørsmålet å vere løyst.

I Statsråd den 4. mai 1990 fremja Regjeringa ein proposisjon om finansiering av den planlagte 6 km lange tunnelen frå Gridset i Innfjorden til Skaforntunnelen ved Veblungsnes. For at arbeidet skal kome i gang straks er det naudsynt å skunda prosjektet fram i høve til opplegget i Norsk Veg- og Vegtrafikkplan 1990-93, der eit mindre omfattande alternativ var planlagt gjennomført i 1991-92.

Finansiering

For å få til dette er det gjort framlegg om slik tilleggfinansiering i 1990:

«★ 30 millionar kroner skal dekkjast ved lån frå midlar som på budsjettet for 1990 er sett av til arbeid med veg over Valsøya på Nordmøre, mot tilbakeføring av beløpet i 1991. Forsinkingar i planlegginga av dette anlegget har ført til at arbeidet i alle høve ikkje kan kome i gang før tidlegast på forsommaren 1991.

★ 7 millionar kroner skal dekkjast ved omdisponeringar innanfor det beløpet som tidlegare er løyvd til riksveginvesteringar i Møre og Romsdal».

Når det gjeld løyvingar ut over 1990 vil Samferdselsdepartementet kome attende til dette ved handsaming av dei årlege budsjetta.

I tillegg går departementet inn for at utgiftene med det mellom- belse ferjesambandet Innfjorden-Åndalsnes vert dekt på ekstraordinær måte slik at det ikkje skal gå av den ordinære og frå før knappe tilskotsramma til riksvegferjedrifta i 1990.

Etter dette må vi ha lov til å rekna med at finansieringa av rassikringsarbeidet kjem i hamn ved formelt vedtak i Stortinget i løpet av vårsesjonen.

Lånet på 30 mill. kroner frå veg- og bru-prosjektet over Valsøya vil ikkje seinka arbeida der då dette pga. plansituasjonen likevel ikkje kan kome i gang i 1990. Når pengane vert tilbakeført i 1991 reknar vi med at også planar og grunnløyving m.v. er i orden slik at arbeidet kan startast opp tidleg på året. Ein annan føresetnad for å kome i gang der er at den resterande løyving på vel 30 mill. kroner er sikra. Proposisjonen har ikkje gitt svar på korleis og når det skal skje. Det må difor arbeidast vidare for å kome til ei løysing av dette spørsmålet.

Den foreslåtte omdisponering av 7 mill. kroner til rassikringsarbeidet av løyvingar til andre riksvegprosjekt i fylket i 1990 reknar vi ikkje med vert naudsynt å foreta. Med løyvinga på 17 mill. kroner, som alt er gitt i 1990, i tillegg til lånet på 30 mill. kroner er tilsammen 47 mill. til rådvelde for arbeid i 1990. Dette er tilstrekkeleg.

Gjennomføring av arbeidet

Arbeidsopplegget er at tunneldrifta skal gå frå båe endar. Den eine stoffen, frå Innfjordsida, skal drivast i eigen regi medan drifta frå Åndalsnessida skal drivast i entrepriser. For eigendrifta er arbeidet med forskjæringa i full gang og vi reknar med tunneldrift der frå månads-skiftet mai-juni. For entreprisedrifta er anbudspapira utarbeidd og arbeidet vert no lyst ut. Vi vonar på anbudsavgjerd i juni slik at entreprenøren kan starte for fullt i august.

Når vi i dette tilfelle har valt ulike driftsformer for tunneldrifta så har dette vesentleg 2 årsaker. For det første kunne vi på denne måten raskt kome i gang med drifta i eigenregi ved at mannskap og utstyr kunne flyttast direkte over frå den nettopp gjennomsprenge tunnelen på riksveg 64 mellom Åndalsnes og Isfjorden. Vi får dermed full sysselsetjing og nytte av den erfaring og kompetanse desse tunneldrivarane har.

For det andre får vi på denne måten inn det ønskelege konkurransemomentet. Dette burde spore til full innsats frå båe sidene då vi reknar med at såvel eigne tilsette som entreprenøren gjerne vil stå på for å vise effektivitet og lågast mogleg kostnad.

Gjennomføringstid

I stortingsproposisjonen er uttalt at byggjetida vil bli om lag 1 3/4 år slik at med start i juni 1990 vil arbeidet vere ferdig våren 1992. Men det er tilføydd at trafikkopning i slutten av 1991 vil vere eit mål med forsert drift, fleksible skiftordningar og kom- pletteringsarbeid medan driving pågår. Vegvesenet i fylket tar dette som ei klår utfordring og vil setje alt inn på å greie det. Om det ikkje oppstår heilt uventa vanskar med dårleg fjell, maskin- havari eller liknande bør det kunne gå.

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 nokre av etatens deltakarar i presisjonskøy- ringa som nett vart avvikla i Molde: I vindauga Jon Ingar Eik og Per Dyrli. På taket Oddbjørn Tomren og under han Steinar Audun Dolmen og Jarle Hoem. Øvst til høgre og nedover: Jan Roppen, Ingvar Rødal og Ottar Ringstad. (Foto: Viktor Storsveen)

Sats og trykk:

EKH trykk Molde

Tertialrapport fra KRIFAST

De viktigste milepælene for virksomheten i 1. tertial 1990 er oppnådd. Dette gjelder bl.a. gjennomføringen av flere store anbudsrunder der det er overholdt tidplan og der det er konstatert at konstruksjo-

nene kan bygges innenfor de forutsatte økonomiske og tidsmessige rammer. Alt skulle således ligge til rette for i nærmeste framtid å inngå kontrakter om tunnel, flytebru og 2. trinn av hengebrua.

Av Andor Wicken

For vegparsellene er arbeidet grovt sett i rute. For betongdelen av hengebrua er konstatert en mindre forsinkelse som medfører arbeid i ferien.

Byggelederstab er opptrappet og klar for de aktuelle oppgaver.

Det sees i dag ikke større vanskeligheter for å gjennomføre KRIFAST-prosjektet etter oppsatte planer.

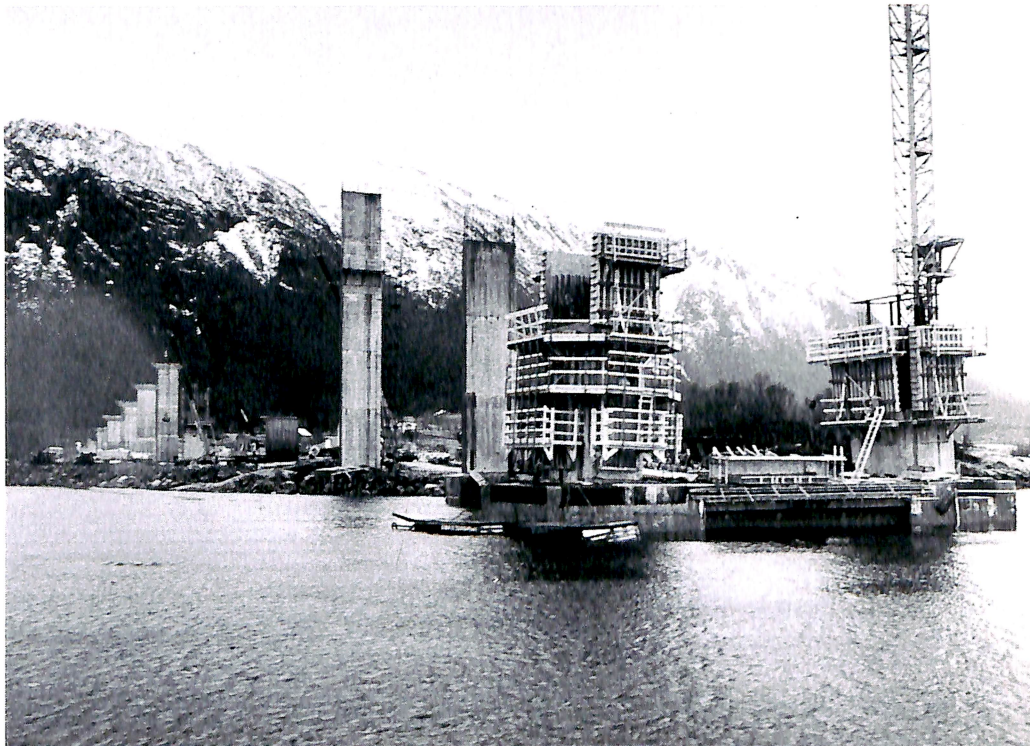
PLANLEGGING/ GRUNNERVERV

Av formell planlegging gjenstår bare detaljplan for vegparsellen Knuset-Høgset. Dette forutsettes utført 1. halvår 1990. Arbeidstillatelser og grunnavtaler er stort sett ordnet ved minnelige avtaler. Det synes ikke som om formell planlegging/grunnerverv skal skape vansker for prosjektets gjennomføring.

BYGGEPLANER/ ANBUDDOKUMENTER

Byggeplaner og anbudsdokumenter for vegparsellene, diverse betongkonstruksjoner og for tunnelen er forutsatt utarbeidet av stedlig byggeledelse. I perioden er det utsendt anbudspapir for flere mindre vegarbeidsdeler (sprenging/masseflytting), og det har vært utsendt og behandlet anbudsdokumenter for Freifjordtunnelen.

Anbudspapir og byggeplaner for de større bruene utarbeides i regi av Vegdirektoratets bruavdeling. I den aktuelle perioden har det vært arbeidet med utsendelse og behandling av anbud på flytebrua i Bergsøysundet og for 2. byggetrinn (kabelmontering, stålkasse-produksjon og ferdiggjøring av hoved-



Gjermessundet hengebru begynner å vise seg fram i landskapet. Enda mer vil den ruve etter hvert. (Foto: Viktor Storsveen)

spennet) for hengebrua over Gjermessundet. Dessuten er anbudspapir for Staumsundet bru gjort klare for utsendelse.

Det ser i dag ikke ut til at utarbeidelse av anbudsdokumenter eller byggeplaner vil skape praktiske problemer for framdrifta for noen av arbeidsavsnittene. Det er da forutsatt at en del detaljplanlegging av mindre bruer blir utført ved vegkontoret, og at valg av brukonstruksjon for flytebrua kan bli gjort tidlig nok til at nødvendige arbeidstegninger foreligger ved vedståelsesfristens utløp.

ANLEGGSSARBEIDET

kan grovt sett kommenteres slik:

På avsnitt 1: Veger på Freible adkomstveg og forskjæring/påhugg for tunnelen ferdig til anbudsbehandling. Stort sett går arbeidet

som planlagt, men er nå avhengig av tunnelstein for videre framdrift.

For avsnitt 2: Freifjordtunnelen er bare utført forberedende tiltak med strømfråmføring, forberedelser for rigg etc. slik planen var. Det var imidlertid planlagt at tunneldrift var oppstartet før 1. mai; – dette skjer nå i uke 21-23.

Avsnitt 3: Veg på Bergsøya er i rute ved at tunnelpåhugg var klar til anbudsbehandling og adkomstveger i området ved Hamna, riggtiltak o.a. er utført. I tillegg til forberedende arbeider som skogrydding og brønnetablering, er arbeid med adkomstveg ned til flytebrufestet på Berge i gang som planlagt.

Avsnitt 4: Gjermessundet hengebru ble påbegynt i august 1989 og betongdelene skal være ferdig 1. mars 1991. Det er konsta-

tert ca. 5-6 ukers forsinkelse på hovedtårna, mens resten av brua er grovt sett i rute eller har mindre vesentlige forsinkelser. Det skal arbeides uten ferier i 1990 for å unngå forsinket ferdigstilling. Produksjon av kabler foregår (i Frankrike) som planlagt. Kontrakt angående 2. byggetrinn forutsettes inngått i sommer med start av kasseproduksjon i høst.

Avsnitt 7: Veg på Aspøya foregår på flere steder og har i grove trekk fulgt oppsatt plan. Veger på begge sider av Straumsundet vil bli klare til brystart. Vegen fram mot flytebrua vil bli noe forsinket grunnet problem med utgliding av høgfjellskjæring.

Bortsett fra små, forberedende tiltak er det ikke arbeider i perioden på avsnitt 5, 6 eller 8.



Fra anbudsåpningen av Bergsøysundet bru, som ble omfattet med enorm interesse. Mange interessante anbud forelå og fortsatt regnes det på hvilket anbud og ikke minst hvilken løsning som skal velges. (Foto: Viktor Storsveen)

PENGEFORBRUK

er til nå i 1990 langt mindre enn oppført i planen. Dette skyldes to enkeltforhold:

- Utbetaling i samband med kabelproduksjon for hengebrua er skjedd senere enn forutsatt.
- Tunnelkontrakt er ennå ikke opprettet og det vil ikke bli utbetalt forskudd her.

Ellers går arbeidet som forutsatt og kostnadene følger planen.

Også for flytebruarbeidet kan utbetalingstakten bli endret. I løpet av neste periode vil således utbetalingsplanen bli gjennomgått og eventuelt revidert.

Det er til nå ikke registrert større ekstrakostnader i samband med gjennomført arbeid. Også de siste innkomne anbudspriser konserverer overslag og antatt forbruk.

FINANSIERING/ OVERSLAG

I forrige kvartalsrapport ble det påpekt at omregningsfaktorer fra opprinnelig finansieringsplan i 1987 og fram til 1990 medfører at Statens andel av kostnadsdekningen minker. Det ble også pekt på

at Statens bevilgninger i 1990 og de nærmeste år ser ut til å bli langt mindre enn forutsatt før. Dermed må mer penger lånes tidligere med økt renteutgift som resultat. Alt dette bidrar til at trafikantene må betale en forholdsvis større del av kostnadene. Dette er bekymringsfullt, særlig ut fra de varierende politiske signal om hvordan reisemønster og bilbruk skal påvirkes i framtida og hvordan fritak for avgifter m.v. er skissert. Forholdet bør vies fortsatt oppmerksomhet.

BYGGELEDELSEN

er utbygd i følge planen til å kunne ivareta de aktuelle oppgaver. Dersom smidige arbeidsordninger oppnås, anses ikke ytterligere styrking nødvendig.

KONKLUSJON

er at det til nå ikke er registrert formelle vanskeligheter eller praktiske forsinkelser som er av slik art at de vil påvirke ferdigstillelsen av KRIFAST-prosjektet høsten 1992.

De siste større anbud har bekreftet at rammene når det gjelder tid og kostnad bør holde for prosjektet. Det er også bekreftet at det var rett å satse på flytebru.

Bortsett fra noen mindre ufor-

utsette hendelser er KRIFAST-prosjektet i rute.

BERGSØYSUNDET BRU

Etter anbudsåpningen 21. mars 1990, som for øvrig hadde stor deltagelse fra

presse og anbydere, kom det tilsammen inn 26 anbud basert på forskjellige alternativ. Byggelederkontoret og Vegtdirektoratet er fortsatt opptatt med gjennomgang av anbudene.

KRIFAST
Gjemnessundet bru 1257 m
Freifjordtunnelen 5,1 km
Bergsøysundet bru 837 m
Veger på land 22 km
Ferdig oktober 1992
Byggherre Statens vegvesen
i finansielt samarbeid
med A.S Fastlandsfinans



Prosjektleder Anodor Wicken synes å ha full kontroll over utviklingen ved KRIFAST. (Foto: Viktor Storsveen)

Vi blar i Skålavegens velredigerte fotoalbum:

Skålavegen inne i stabil byggefase!

Veg og Virke har fått låne det fyldige og velredigerte fotoalbumet for Skålavegen, og vi gjengir her noen av bildene, som blant annet viser en del av folkene som til daglig har mye av sin aktivitet knyttet opp mot prosjektet. Når det gjelder Skålavegens framdrift, går dette stort sett etter de opprinnelige planene.

Fannefjordtunnelen går bra unna så langt og det ventes i skrivende stund at gjennomslaget finner sted i månedsskiftet juni/juli. Dette er i nærheten av fire uker foran den opprinnelige tidsplanen. Selv om enkelte antydninger fra Molde tunnel- og bruselskap går på å undersøke muligheten av en tidligere åpning av tunnelsambandet til Bolsøya som grusveg, er det helt klart at det vil stå igjen store og betydelige arbeider etter at gjennomslaget har funnet sted.

Vannsikring, øvrig sikringsarbeide, montering av overvåkings- og sikkerhetsutstyr og alt det øvrige elektriske installasjonsarbeidet gjenstår og vil kreve betydelig tid.

Vegen på Bolsøya (3 kilometer) har nå kommet så langt at man er klar til å legge bærelag. På strekningen på Skålasiden (2 kilometer), er man ferdig med grovplaneringen.

Når det gjelder Bolsøybrua, viser det seg at arbeidet med fundamenteringen har blitt mer tidkrevende og komplisert enn det man har regnet med. Dette skyldes også i vesentlig grad dårlig vær etter oppstarten i fjor. I tillegg har det vært nødvendig å vente på tunnelmasse som skulle brukes i sjøfyllingen fra Bolsøya og ut til brua. I praksis har det derfor ikke vært så mye å spare inn tidsmessig.

Kostnadmessig ligger også Skålavegen omtrent i rute. Pr.

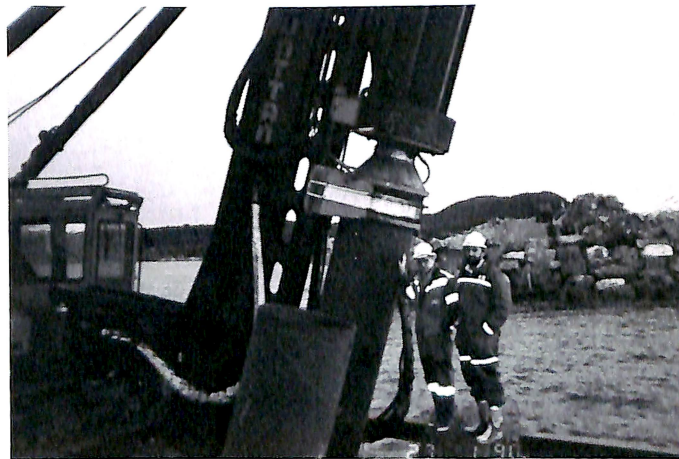


Bankgarantien for lån på 300 millioner kroner signeres av Romsdals Fellesbank og Kredittkassen til glede for Molde tunnel- og bruselskap og Arne Inge Torvik (midten).

1. juni vil det være forbrukt omlag 70 millioner kroner av totalt 205 millioner 1989-kroner.

vegbyggingsmasse til hele Skålaveganlegget, i alt omlag 60.000 kubikkmeter fra i fjor høst til nå nylig. Dermed har man virkelig utnyttet det fjelllandet vi bygger i.

«Knusaren» har produsert all



Driftssjef Paul Bølset på besøk på anlegget. Her sammen med Tor Inge Unhjøm.



Per Gudmund Silnes, Odd Helge Innerdal, Tor Inge Unhjøm og Kåre Ingolf Karlson inntar en velsmakende lunsj i det fri ombord på Knusaren.



Også for de som vanligvis sitter mye inne på kontor er det kjekt å vite litt om det man daglig berører, også i praksis. Her har Oddbjørn Pladsen invitert med seg Unni Vassgård (til venstre) og Thea Solholm ut på anlegget.

Jon Ingar Eik fra Vegsentralen fylkets mest presise sjåfør

Lørdag 5. mai samlet store deler av fylkets mest «presise» sjåfører seg til den store fylkesfinalen i presisjonskjøring på utstillingsplassen i Molde. Veghøvelkjørerne manglet imidlertid, ettersom de skal gjøre unna sitt mesterskap noe senere. Vegetatens folk konkurrerte i liten lastebil og enkel lastebil. Men også klassene vogn, to, semitrailer og buss, hadde samlet sterk deltakelse.

I de klassene der etatens folk deltok, oppnådde Jon Ingar Eik fra Vegsentralen det klart beste resultatet med enkel lastebil. Eik var 37 prikker foran Jarle Hoem fra Sunndalsøra på andre-plassen.

Det var likevel ikke uten dramatik at Eik ble kåret som suveren vinner. Misforståelser og en smule forvirring, gjorde at Eik ble påført 75 prikker på ryggeprøven på post 3. På oppslagstavla stod det imidlertid å lese at man skulle belastes med fem prikker dersom man ikke berørte verken grønn eller rød pinne. Eik berørte ikke pinnene og fikk etter en relativ grei og rask juryavgjørelse beskjed om at han skulle få fjernet 70 av de prikkene han var belastet.

Dermed ble Jarle Hoem hen-

vist til andre-plassen.

I klasse liten lastebil var det Ingvar Rødal fra Vegsentralen, som gikk seirende ut av dysten, men Per Dyrli fra Vegsentralen fulgte bare 11 prikker bak. Rødal var imidlertid litt ute å kjøre i garasjen, som utgjorde post 11. 49 prikker pådro Rødal seg her mot Dyrli 31, men selv om sistnevnte tok sterkt innpå, holdt likevel den store ledelsen Rødal opparbeidet seg på forhånd.

På teoriprøven skilte det forbausende lite mellom de forskjellige deltagerne. Mellom 20 og 26 prikker på alle etatens deltagere, må vi kalle jevnt og bra. Spørsmålene var naturlig nok stilt på en slik måte at deltagerne skulle bli litt i tvil.



Jon Ingar Eik åpner strålende med 0 prikker etter to poster og Oddvar Aafloydal (til venstre) er tydelig imponert.

(Foto: Viktor Storsveen)

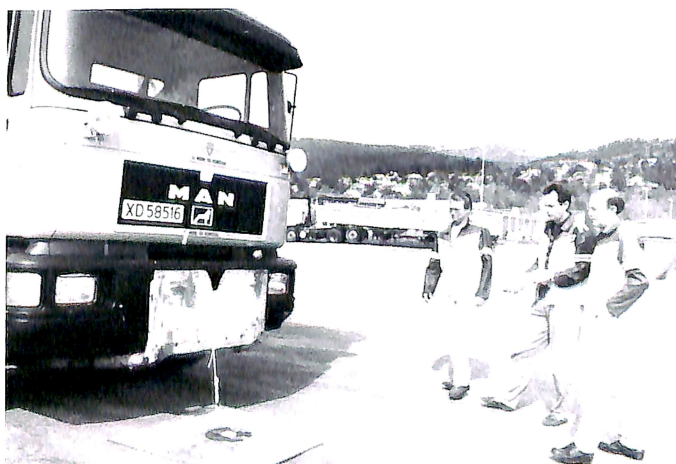
Resultater:

Liten lastebil:

1. Ingvar Rødal, Vegsentralen 146
2. Per Dyli, Vegsentralen 157
3. Palmar Orset, Vegsentralen 180
4. Oddbjørn Tomren, Vestnes 248

Enkel lastebil:

1. Jon Ingar Eik, Vegsentralen 83
2. Jarle Hoem, Sunndalsøra 120
3. Ottar Ringstad, Gurskøy 125
4. Jan Roppen, Gurskøy 171



Ottar Ringstad fra Gurskøy er nesten inne på blinken og får få prikker på denne posten.

(Foto: Viktor Storsveen).



Per Dyrli sjekker reglene med Odd Harnes før han kjører inn i garasjen, som bød på problemer for flere av kjørerne.

(Foto: Viktor Storsveen).

Biltilsynet med nyttig kontroll i vårt fylke

Biltilsynet i Møre og Romsdal har nettopp avholdt en meget omfattende kontroll der Politiet, Tollvesenet og Biltilsynet deltok. En del av hovedårsakene til at man la opp til en såvidt omfattende aksjon, er i følge biltilsynssjef Arne Johnsen, at man ønsker et bredest mulig erfaringsgrunnlag og bygge videre på for å se hvordan man bør legge opp fremtidige kontroller.

Tallene som kom fram etter storkontrollen i Ålesund, Molde og Kristiansund, viser at det var et relativt høyt antall mangler som ble registrert. Derimot synes ikke biltilsynssjef Johnsen at tallene for avgasskontrollen er så ille, tatt i betraktning at man relativt nylig har startet fokuseringen på avgass.

det faktum at vi avskiltet 25 biler i løpet av den ettermiddagen og kvelden som kontrollen pågikk. Det synes jeg er skremmende. Den aller siste bilen vi stoppet ved Lubbeneset i Molde før vi gav oss om kvelden, kom faktisk kjørende uten lys. Ikke nok med det, men det fantes ikke lys på bilen i det hele tatt, sukker biltilsynssjefen og vet nesten ikke om han skal le eller gråte.

– Det som er skremmende, fortsetter Johnsen, – det er



Avgasskontroll i Ålesund ved Jan Lysfjord (sittende) og Arild Stølen. (Foto: Viktor Storsveen)



Stasjonssjef Palmar Hurlen, Bjørn Welle og Arild Stølen i aksjon i Ålesund.

(Foto: Viktor Storsveen)



Fra venstre biltilsynssjef Arne Johnsen og tilhørde politioverkonstabel Frode Gjørund, sjekker her en ung mopedist i Molde, som ville ut å prøve modellflyet sitt. Politiet fant til slutt en løsning som alle ble fornøyd med. (Foto: Viktor Storsveen)

– En av tingene som vi ser slår positivt ut i forbindelse med en storkontroll lik den vi har avholdt nå, er medias interesse så fort kontrollen får et visst omfang. Dette

igjen er med på å virke forebyggende og hjelpe oss i det arbeidet vi er satt til å ivareta, sier biltilsynssjef Arne Johnsen.



Politiet på plass i Spjelkavika der en ung bilfører ikke hadde alle sine papirer med. (Foto: Viktor Storsveen).

Frank Bordal har valgt seg ut en bil det kan være grunn til å se nærmere på utenfor Molde. (Foto: Viktor Storsveen)

Fortgang i egenregidriften etter raset ved Innfjorden

Raset på E69 satte fortgang i egenregidrift av tunnel. Nebba tunnel, Isfjorden-Åndalsnes, var egentlig planlagt høsten 90, men ble skjøvet fram i tid for å få denne ferdig før en skulle starte på E69.

Det meldte seg straks behov for tunnelrigg, og det viste seg at Rogaland hadde en rigg under oppbygging hos Andersen Mek. Verksted A/S, som de ikke hadde oppdrag til før sept. 90. Det ble bestemt at denne riggen skulle leies inn.

Av Per Bjørn Gjelsten

Det spesielle med denne riggen er at den er datastyrt, og er det mest avanserte som finnes på markedet. Styringssystemet er det Beaver Control A/S som har utviklet og levert, så riggen er «helnorsk».

Styringssystemet er todelt, det ene går på borplaner (planlagt på PC), navigering og logger. Borplanene blir planlagt i detalj på PC med antall hull, plassering og retning. Denne blir så overført til riggen. Navigering består av at riggen skal finne ut hvor den er i forhold til tunnelaksen (gul stripe på ferdig veg). Dette skjer ved hjelp av en laserstråle. Operatøren ser nå på en skjerm inne i riggen hvor hullene skal bores. Etter at salva er ferdigboret, kan det tas ut en logg som forteller hvordan salva ble boret, tid start – tid slutt, antall boremeter, borsynk pr. hol og pr. boremaskin. Det vil føre for langt her å gå inn på hva dette kan brukes til.

Den andre delen er automatisk boring. Med automatisk boring menes at hver av de 3 bommene går selv i posisjon, finner retning, ansetter, borer, trekker seg ut, går til neste hull, finner retning, ansetter, borer osv. Operatørens oppgave da er å overvåke og gripe inn når problemer oppstår. En slik boring krever selvsagt detaljert planlegging av rekkefølgen hullene skal bores i og hvilken bom som skal bore hvilket hull. Denne planleggingen, som er en del av boreplanen, skjer på PC med hjelp av dataprogrammet TUCAD.

Dersom en skulle våge seg på en oppsummering av erfaringer så langt, så måtte det være at vi i starten hadde en



Fra venstre Terje Pettersen og Gisle Berli, som nå har skaffet seg store kunnskaper om datariggen. (Foto: Viktor Storsveen)

del problemer med utstyret som førte til at operatørene ble usikre på om de kunne stole helt på systemet. Dette var uheldig. Det er også helt klart at forventningene var alt for store. Med nytt utstyr som er så avansert, burde vi ha forutsatt en lenger innkjøringsfase. Men dette til tross, utviklingen har så avgjort vært positiv, og det er ganske bred enighet om at systemet har fremtida foran seg.

Styringssystemet på riggen er som nevnt to-delt. Den delen som har borplaner, navigering og logg er utvilsomt den som gir «mest for pengene». Dette er utstyr som kan monteres på alle typer rigger, og prislappen er ca 1 mill. En slik investering gir et effektivt hjelpemiddel for operatørene. Størst effekt har det på mindre rutinerede operatører, minst på de rutinerede. En

slipper også manuell oppmerksomhet på stuff, og bør kunne spare tid på det. For de som er opptatt av kvalitetssikring og dokumentasjon, burde investeringen være selvsagt.

Når det gjelder den delen av styringssystemet som går på automatisk boring, er det et vurderingsspørsmål. Også her er det de minst rutinerede som har de største fordelene. Det er også klart at en vil kunne redusere boretiden noe, men om denne reduksjonen står i forhold til kostnad er en vurderingssak, spesielt under vanskelige forhold der operatøren må gripe inn ofte. Prislappen på denne delen er også ca. 1 mill., og selvsagt kan også dette monteres på alle typer rigger.

På området databehandling bør en del rutiner kunne gjøres enklere, og en del av de data-

ene som samles inn bør kunne utnyttes bedre. Dette arbeides det med. Det er også klart at så langt som utviklingen nå er kommet, er systemet absolutt brukbart.

Anne Britt Moen (fra Fræna) har tatt hovedoppgaven på datastyrt borerigg. Hun har fulgt arbeidet ved Hagaåsen tunnel i Hordaland. Der har de den første (byggenr. 1) av denne generasjon borerigger (den som vi har her er byggenr. 2). Hun avslutter sin hovedoppgave slik: «Utsiktene er gode, datastyrt tunneldrift har blitt en realitet. Det virker som om det ikke er noen grunn til å se begrensningene, men heller se opp for mulighetene».

Drift med datastyrt tunnelrigg:



Entusiastiske tunneldrivere. Fra venstre: Tormod Steine, Dagfinn Rotevatn, Steinar Flydal, Gisle Berli, Terje Pettersen og Ola Dalebø. (Foto: Viktor Storsveen)

Arbeidet med tunnelen på E69 Innfjorden-Veblungsnes i gang

I disse dager er arbeidet med den nye tunnelen på E69 i gang. Det forberedende arbeidet med å renske og klargjøre innslaget, har allerede pågått ei tid. Nå er Vegvesenets egne folk i gang med den første stoffen på den seks kilometer

lange tunnelen, som skal gjøre den sterkt trafikkerte parsellen rassikker. Anbudspapirene for den andre stoffen er også klar og om ikke lenge vil vi få vite hvilken entreprenør som får den jobben.

Etter at deler av Vegvesenets ansatte var skuffet over ikke å få kjempe om oppdraget med den ene stoffen på Freifjord-tunnelen, har de samme personene i hvert fall fått noe å glede seg over, som en følge av den tragiske rasulykken ved Innholmen sist høst.

Nå er tunneldrift i egenregi et faktum. Først ble Nebba tunnel på strekningen Isfjorden-Åndalsnes framskutt i tid og deretter blir det som tidligere bestemt egenregidrift på den nye tunnelen på E69. Her var

det opprinnelig meningen og bygge den 2,3 kilometer lange tunnelen, som inngår i vegplanperioden, og som er et ledd i rassikringen av E69 i egenregi. På grunn av det nye og store raset ved Innholmen er som kjent hele tunnelprosjektet nå utvidet til å gjelde en seks kilometer lang tunnel. Vegvesenet beholder den ene stoffen i egenregi, mens den andre nå legges ut på anbud.

I alt er den nye tunnelen, som går fra Gridsetstranda i Innfjorden til Skafonna tunnel ved

Veblungsnes, nå kostnadsberegnet til 147 millioner kroner. Statens vegvesen i Møre og Romsdal opererte tidligere med en pris på 125 millioner kroner, men Vegdirektoratet har valgt og pluss på en del midler, både til ytterligere sikringstiltak, men også til en snunisje, dimensjonert til å betjene busser og mindre biler og varebiler, dersom behovet skulle dukke opp.

Etter opplegget skal tunnelen stå ferdig for trafikantene senhøstes neste år. Anleggssjef

Kjell Loen ved Vegkontoret, understreker imidlertid at denne åpningen kan bli forsinket dersom man er uheldig med fjellkvaliteten. Det kan være noe sprakfjell som forsinker arbeidet undervegs. – Men normalt skal det være store sjanser for at vi klarer å fullføre arbeidet innenfor de skisserte tidsrammene, understreker Kjell Loen.

Biltilsynet i Am Car-miljø

Biltilsynet Kristiansund hadde 5.-6. mai stor utstilling på Futurasenteret i forbindelse med American Car Clubs 15-års jubileum i byen.

Det ble bl.a. demonstrert avgassmålingsutstyr (miljøkontroll) og kjørt mini-teori-prøve. Stasjonens samling av «ulykkesdeler» fra bilhavarier var med, i ny, sandblåst utgave.

«Bråstoppen» var på plass. På bildet ser vi Mange Ommedal og Eva Johannesen sammen med fornøyde kunder.

Helga etter, 12.-13. mai, var



var det KRIFAST-utstilling på Flatset småbåtlags «Midtnorsk båtmesse 90» på Frei.

Medvirkende her var bl.a. Ingar Rødal, Odd Halvorsen, Jan Rødal og Odd Williamsen

Vegdirektoratets «reaksjon» på politikernes forslag om:

Privatisering av biltilsynet!

Biltilsynets arbeid fordeler seg på 3 områder (seksjoner):

1. Registrering, utstedelse av førerkort, vognkort, innkalling til kontroll, m.m. 58%
2. Tilsyn med trafikk-skoler, førerprøver 16%
3. Sertifisering av tunge kjøretøy, og av privat-importerte biler, kontroll av kjøretøy i kontrollhall og på vegen. 26%

De to førstnevnte områder gjelder i det alt vesentlige utøvelse av forvaltningsmyndighet, som neppe er egnet for privat virksomhet.

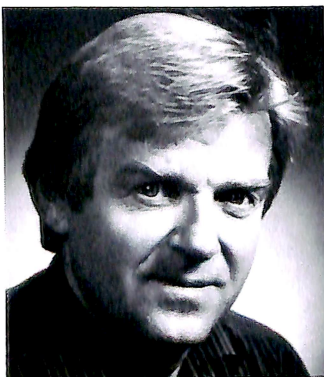
Det er innenfor det tredje område, «kjøretøyseksjonen», det kan være aktuelt å vurdere en overføring av oppgaver til private bilverksteder e.l.

Kjøretøykontroll i kontrollhall etter innkalling kan uten prinsipielle motforestillinger utføres av andre enn offentlige tjenestemenn. Dette gjøres også i en viss grad, særlig etterkontroll for å se om biltilsynets pålegg er utført.

Men vi kan i sammenlikning med land hvor denne kontrollen i sin helhet utføres av andre enn Biltilsynet (Sverige og Vest-Tyskland), se at vårt system har en stor fordel.

Som offentlig uniformerte tjenestemenn kan vårt Biltilsyn også settes inn i kontroll ute

på vegen. Dette er en kontrollform som departementet og Stortinget har opp-prioritert, og er nå mer omfattende enn hall-kontrollen. Ved ute-kontroll kan man konsentrere seg om biler som ser suspekter ut, og om de tunge kjøretøyer.



Biltilsynssjef Arne Johansen tror ikke private interesser kan gjøre det arbeidet etaten er forpliktet til å utføre.

Ved at Biltilsynet gjør seg synlig på vegen, skapes det en bevissthet blant trafikanter om at det er en risiko for å bli kontrollert. Nødvendige vekt-kontroller særlig i teledøringen er et annet eksempel på virksomhet hvor vårt system gir fleksibilitet ved at inspektørene kan arbeide skiftevis i hallen og ute på vegen.

Verken i Sverige eller i Tyskland har de denne muligheten. Private kontrollører kan ikke opptre ute på vegen slik som

våre «øvrighetspersoner». De må i så fall ha med politiet som «anstand», og dette er tungvint og lite hensiktsmessig.

Derfor, med offentlige uniformerte kontrollører har vi et biltilsyn som fleksibelt kan settes inn etter behov enten ute på vegen, eller i kontrollhallene.

I årene framover vil vi trolig få en omfattende miljøkontroll av bilparken. I Sveits skjer dette hvert år. Selv med moderne teknisk kontrollutstyr er dette en forholdsvis arbeidskrevende virksomhet. Denne bør i stor utstrekning kunne utføres av private bilverksteder, testestasjoner etc. Det samme kan gjelde deler av den ordinære kontroll etter biltilsynets innkalling til en kontrollhall. På grunnlag av et utredningsarbeid om denne formen for kontroll som ventes avsluttet i nær framtid, skal Vegdirektoratet utforme nye retningslinjer. I denne sammenheng kan det vise seg hensiktsmessig å trekke inn private verksteder, testestasjoner m.v. i kontrollarbeidet.

Videre kan nevnes at det etter et samarbeid mellom Vegdirektoratet, bilbransjen og Forbrukerrådet er laget et opplegg for en tilstandsrapport. Tanken er at Biltilsynet skal kunne godta en slik rapport fra et privat verksted som erstatning for kontroll.

De 270 årsverk (26% av tota-

len i biltilsynet) som utføres ved kjøretøyseksjonen fordeles seg slik på undergrupper:

- 10% teknisk utekontroll etc.
- 6% klassifisering av kjøretøy bl.a. i avgiftsmessig sammenheng, og annet forvaltningsmessig arbeid.
- 10% teknisk kontroll i hall.

Det er den siste undergruppe hvor det kan være aktuelt å vurdere privat virksomhet som en del av innsatsen. Som nevnt ovenfor vil en framtidig miljøkontroll, og eventuelt økt vekt på hallkontroll gjøre det ønskelig å øke innsatsen ganske mye utover dagens 100 årsverk.

Spennende i Jugoslavia 15. juni

«Keisarveg og Fantesti» i TV-finale!

Da NRK-filmen om vegjubileet i Geiranger ble sendt etter jul, falt det mange lovord om programmet som er laget av NRKs distriktkontor i Møre og Romsdal og med Oddgeir Bruaset som producer. Programmet ble senere plukket ut av NRK til å delta i en stor internasjonal konkurranse, der programmet nå har kvalifisert seg til finalen.

Distrikts- og regionkontorer fra TV-selskaper i 18 land fikk ha med tilsammen 60 programmer som skulle kjempe om seks finaleplasser i Jugoslavia 15. juni. NRK valgte som ett av sine to programmer, «Keisarveg og Fantesti» som NRK Møre og Romsdal tok opp i fjor sommer i forbindelse med Geirangervegens 100-års jubileum og Statens vegvesens 125-års jubileum.

Nå viser det seg at nettopp «Keisarveg og Fantesti» er kvalifisert til den store finalen i Jugoslavia 15. juni, der selve kåringen blir lagt opp etter modell av Oscar-utdelingen,

og der producer Bruaset, som selvsagt er spesialinvitert, også skal ha med seg en videostubb på noen minutter, som skal presentere vårt lokale NRK-kontor, samt landskapet omkring.

Selv påstår Bruaset beskjedent av han neppe har noen vinningsjanser. – Men jeg ble også overrasket da vi ble nominert av NRK, innrømmer han.

Alf Mælen (til venstre) fortalte spøkelseshistorier fra Legerhytta på finale-filmen. Her sammen med Oddgeir Bruaset. (Foto: Viktor Storsveen)



ANTON – nytt EDB-program

Vi har lenge savnet et enkelt brukervennlig EDB-program for generell masseberegning. Nå er det her (illustrasjonen). Navnet er ANTON, og er et nytt tilskudd i serien av AN-programmer som an-

leggskontoret i VD står bak. Også her er det Bjørn Hoven (tidligere SINTEF) som har utført programmeringsarbeidet.

For de som fra før kjenner til ANKVAL eller SPRENG, er det lite nytt å lære for å kunne ta i bruk ANTON. Oppbyggingen av disse programmene er nesten identiske.

SPRENG og ANKVAL benytter også dette programmet totalstasjon til innsamling av terrengdata.

En kan også legge inn flere opplysninger, kontakt manuelt fra profilering.


De som er interessert i nær-

mere opplysninger, kontakt undertegnede.

Per Bjørn Gjelsten

Programmet tar for seg masseberegning mellom innmålte flater (eks. sidetak o.l.) og/eller mellom innmålte flater og teoretiske data (eks. veglinjedata). Programmet egner seg derfor spesielt godt til oppmåling av masseflyttingsjobber. En kan også få tegnet opp tverrprogil (teoretiske) sammenlikna med innmålte (ferdig) profiler.

På samme måte som




Statens Vegvesen

M A S S E B E R E G N I N G

A N T O N

Version 2.70 1989-10-25
Copyright (c) Statens Vegvesen



Oppsynsmann Arnold Hustad i anleggsavdelinga med interessant kursinnlegg:

Givande om rassikring i Sæbø

Vegdirektoratet arrangerte i samarbeid med Statens vegvesen i Møre og Romsdal et kurs om sikring av vegar mot skred i tiden 27.-29. mars på Sæbø ved Ørsta, der eksperter frå heile landet var samla. Her er Arnold Hustads innlegg:

I vegplanperioda 1986-89 vart det avsett kr. 9

mill (86 kr.) til rassikring på fylkesveg 65, Standal-Festøy.

Dette var ei stor og samtidig svært interessant oppgåve som vi på ingen måte såg oss i stand til å handtere sjølve.

Det var derfor naturleg for oss å innleie samarbeid med NGI, Norges Geotekniske Institutt.

Av oppsynsmann Arnold Hustad

Ein ting var vi derimot heilt visse på og det var at vi ikkje kunne regne med nok midler til «fullgod» sikring, dvs. overbygg i betong på alle snørasa på vegruta. I såfall ville dette medføre ei samla lengde på omlag 700 m og i sum omlag 40 mill kr.

Som ein naturleg konsekvens av dette var vi også fullt klar over at vi måtte legge oss på eit «akseptabelt» nivå når det gjaldt regulariteten på vegruta. Vi meinte at ein reduksjon i stengingene på 70-80% totalt på vegruta i «normale» vintere var eit mål vi kunne greie med midlene vi hadde til rådvelde og trulig kunne håpe på.

Samtidig måtte brukere og planleggere godta at vegen vart stengt også i «normale» rasvintere. Likeeins at i «ekstreme» vintere ville planen ha mindre eller liten effekt.

Motstykket var også heilt klart. Det var sikring med overbygg i betong og vegruta ville stort sett vere like mykje stengt som før.

Det kan her nemnast at planlegginga skjedde i samarbeid med vegbrukarane og vedlikehaldet og med mål å sikre heile vegruta og redusere stengingane 70-80% i ein normal vinter.

Altså: **Sikringsnivå** på 70-80% av ein «normal» vinter.

Eg trur at det er nyttig at ein i utgangspunktet skil mellom det som her er omtalt som sikringsnivå og omgrepet sikkerhetsnivå. Med det meinast at det på grunn av valgt sikringsmetode kan trafikkantene verte utsette for m.a. rasvind

når raset går og utan at vegen vert stengd.

Skal ein knyte sikkerhetsnivå saman med det som her er kalla sikringsnivå må det inn i totalvurdering av m.a. kurvatur, breidde, glatt vegbane osv.

Men svært ofte er desse omgrepa nær knytte til kvarandre. I praktisk rassikring skil vi mellom sikring av bygninger der det oppheld seg menneskje og sikring av vegar.

Bygningar er utsette til ei kvar tid når rasfare er tilstades, – primært vil ein her verne liv og verdier. (Bygn. foreskriftene krev maks. 1 ras pr. 1000 år).

På vegene er faren for liv og køyretøy vesentlig mindre. Mellom anna er trafikkmengde (ÅDT) ulik på vegrutene og ofte kan alternative vegruter nyttast. Vegen kan også stengast når ras truger.

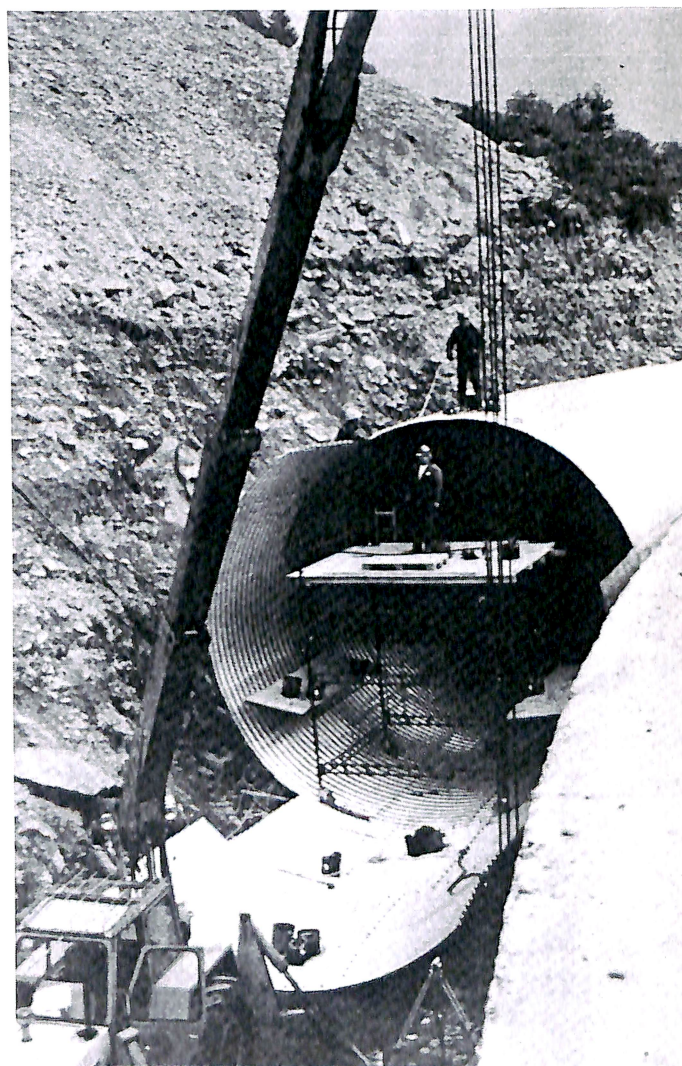
Når vi sikrer vegane mot snøras ynskjer vi å unngå eller redusere stengningane og verne trafikkantane.

Det er derfor klart at sikringsnivået for vegar og hus må vurderast ulikt.

Sidan at det er peika på trafikkmengda og at vegen m.a. kan stengast, er dette faktorar som varierer faren ved å ferdist i rasutsett område. Desse faktorene, økonomiske og andre, tilseier at vegar kan sikrast på variable sikringsnivå og etter heilt andre kriterier enn busetnad.

For å gje ein definisjon på sikringsnivå må vi klargjere kva grunnlag dette er bygt på.

Grunnlaget er eit nøye utført registreringsarbeid over tid



Stålrør er i dag mellom dei metodene som vert nytta i rassikring av vegar.

om dei einiskilde snørasa. Registreringsarbeidet kan m.a. nyttast til valg og dimensjonering av sikringstil-tak.

Ein kan også frå dette materialet danne seg meiningar om kva som er eit «NORMALÅR» eller «EKSTREMÅR».

Vurderinga her kan vere m.a.: Antal ras, type, størrelse, snømengde, vind osv.

Eg trur at vi alle har ei bestemt meining om kva som er tilnærma normalt og unormalt.

For å sette dette litt meir i system kan ein tenkje seg at ein har i hende samanhengande 10 års registreringsdata.

Dersom ein etter ei nøye vurdering sorterer ut 2 vintrar med normal rasaktivitet kan gjennomsnitt av desse kallast eit «NORMALÅR».



Trafikkdirektør Olav Søfteland fra Vegdirektoratet.
(Foto: Viktor Storsveen)



Fylkesordfører Lars Ramstad.
(Foto: Viktor Storsveen)

Økt kollektivtrafikk en trussel for vegbyggingen?

Myndighetene forlanger nå mindre stigning, eventuelt kostbare trefelts tunneler. Kollektivtrafikken skal ikke betale bompenger. Dermed må folk fortsette å bo på øyene, selv om vi vet at ferjer forurenser langt mer enn den tilsvarende biltrafikken. Skal man styrke kollektivtrafikken og øke

miljøforståelsen må det politisk engasjement til på lokalplanet og ikke detaljstyring fra sentralt hold. Den dominerende siden av biltrafikken i Møre og Romsdal blir nok fortsatt privatbilene, sa fylkesordfører Lars Ramstad fra Høyre under vegbrukermøtet i Molde 6. mars 1990.

Lars Ramstad helte ikke så rent lite kaldt vann i blodet på kollektivtrafikkens beundrere. Det som synes klart er imidlertid at bompengefinansierte prosjekter vil få store problemer i fremtiden dersom en vesentlig del av trafikken skal over på kollektivtransport og denne i tillegg skal slippe gratis gjennom eventuelle bompengefinansierte samband. I tillegg kommer kravet om kostbare trefelts tunneler der stigningen kommer opp mot 8 %. Kanskje blir likevel ikke bompengeprojektene så mange som vi antok for få år siden?

Når det gjelder våre egne bidrag til forurensningsproblematikken, må vi bidra med hvert vårt vesle bidrag. Kanskje hjelper det å bruke bilen 1 % mindre. Hva med tomgangskjøring. Når det gjelder enkelte bussjåfører tror visst disse at bussen, etter at den er startet om morgenen, må stå å gå til den parkeres i garasjen om kvelden. Vi må begynne et sted dersom vi ønsker å gjøre noe med det vi gjennom internasjonalt samarbeid forplikter oss til, fortsatte Søfteland.

Jeg tror vi må være forberedt på at miljøavgiftene kommer før eller siden. Jeg tror heller på økonomiske virkemidler enn regulering av biltrafikken. Busspassasjerene bør fritas for bompenger. Jeg kan også tenke meg tidsdifferensierte bompengesatser, selv om kanskje klippekort er det som miljømessig er mest riktig. Det snakkes også om å føre

bilavgiften over på bruken av bilen og mindre på kjøp av bilen. Det er kanskje også urettferdig at årsavgiften er like stor for alle, uansett kjørelengde. For å få noen gevinst i form av redusert bilbruk, må vi kanskje opp i mot 10 kroner for literen og hvorfor ikke?

Ellers følger vi i Vegdirektoratet opp katalysatorkravene, slik at disse etter hvert gjelder for stadig større biler. På dette området akter vi å ligge i frontlinjen sammen med USA og Japan. Katalysatoren gjør forresten at vi er i nærheten av å innfri de kravene vi har påtatt oss i global sammenheng, fortalte Søfteland som også sterkt understreket at man må slutte å bygge store kjøpesentra på områder hvor man ikke kan fanges opp av kollektivtrafikken eller det er vanskelig for kollektivtrafikken å legge forholdene til rette.

Det viktigste budskapet må være å oppfordre til at vi tar hver vår vesle del av miljøproblemene, selv om våre egne miljøproblemer kanskje ikke synes å være så store. Det er liksom lett å tenke miljø, men la andre gjøre noe med det, sluttet Søfteland.

Nærmere 80 påmeldte deltakere var med på årets vegbrukermøte, som ble arrangert på Alexandra Hotell i Molde. Dette var det 5. vegbrukermøtet som er avviklet i fylket, siden 1985. Hovedtemaet for møtet var kollektivtrafikk og Unge Høyres, Thor Kleppen Sættem presenterte på vegne av de politiske ungdomspartiene «Fellesaksjonen for kollektivtransport 1990 i Møre og Romsdal».

Bussnæringen var selvsagt godt representert og også postetaten var på plass. Ett av temaene gikk da også på Postens manglende bruk av bussene, og hvorfor.

Trafikkdirektør Olav Søfteland i Vegdirektoratet, som også er påtroppende nestsjef i direktoratet, poengterte at vi snakker mer om miljø enn trafikksikkerhet, enda trafikksikkerhet ligger mer nær oss. Kanskje gjør vi for lite med begge deler, mente Søfteland.

Konferanse for alle juridiske

Rica Skansen Hotell i Ålesund var i dagene 9.-11. mai samlingsstedet for landets vegjurister. Da fant den årlige konferansen for juridiske saksbehandlere sted med deltakelse fra Vegdirektoratet og fra samtlige vegkontor.

Av juridisk førstekonsulent Torbjørn Hauso

Konferansen ble denne gang preget av at dette var siste gang underdirektør Otto Arnulf deltok på konferansen i egenskap av leder for Juridisk seksjon i Vegdirektoratet. Arnulf, som går av for aldersgrensen i september, begynte i Vegdirektoratet i 1951. For de fleste vil han være kjent som medforfatter av kommentarutgaven til vegloven. Med sin lange erfaring og store innsikt er han en dominerende skikkelse innenfor vegjussens område. På konferansens siste dag ble derfor Otto Arnulf sterkt hyllet og overrakt gaver fra sine «disipler».

Konferansen ble åpnet onsdag 9. mai av vegsjef Eivind Vollset som ønsket deltakerne velkomne til Møre og Romsdal. Han orienterte om forholdene og aktivitetene i fylket generelt og om de store bompengeprojektene spesielt.

Underdirektør Otto Arnulf trakk i sin innledningstale linjene tilbake til 1951 da han begynte i Vegdirektoratet. Den gangen var det ansatt tre jurister i Vegdirektoratet og ingen ved vegkontorene. I 1960-årene ble det ansatt jurister ved vegkontorene, men da som kontorsjefer. Den første juridiske saksbehandler ved et vegkontor ble ansatt i Akershus i 1967. Arnulf pekte på at Vegvesenet er en teknisk etat som i 75 år klarte seg helt uten jurister. Dette preger nok til en viss grad forholdet mellom jurister og ingeniører. Mens juristenes holdning vanligvis er preget av forsiktig søken etter et rettslig grunnlag for vegetatens virksomhet, har våre venner ingeniørene lyst til å sette igang uten videre dikke-darer og kan derfor lett oppfatte juristene som unødige bremseklosser for fremskritt-

tet. Arnulf redegjorde videre for den langsomme utviklingen når det gjaldt å få hevet fullmaktsgrensene for vegkontorenes avgjørelse av erstatningskrav. Han snakket også om Vegdirektoratets langvarige kamp for å la etatsjurister prosedere saker for etaten og for at praksisen i Vegvesenet skulle likestilles med advokatfullmektigpraksis. Til nå har disse bestrebelsene ikke ført frem. Arnulf gjennomgikk til slutt utviklingen på en del sentrale rettsområder.

Plan- og bygningsloven

Overingeniør Gaute Kydland fra Vegdirektoratet orienterte om endringer i plan- og bygningsloven.

Det legges nå opp til et bredt samarbeid mellom Vegvesenet og kommuner og fylkeskommuner når det gjelder planarbeidet, jfr. bl.a. lovens § 9-4. Det er innført en plikt for kommunene og fylkeskommune til rask behandling av planforslag fra Vegvesenet. Som utgangspunkt skal vegplanleggingen integreres i kommuneplanarbeidet. § 9-4 er å oppfatte som en sikkerhetsventil som gir Vegvesenet anledning til å ta selvstendige initiativ for å sikre viktige samfunnsfunksjoner.

Loven § 28-1 nr. 2 gir hjemmel for vegsjefen til å vedta mindre vesentlige endringer i reguleringsplan. Dette er tenkt som en nødløsning f.eks. der geotekniske forhold el.l. gjør en mindre omlegging nødvendig.

Det vil senere bli innført regler i lovens §§ 31-1 – 31-9 om melding om konsekvensutredning. Dette blir gjort for å ivareta miljøinteresser, naturressurser m.v. i forbindelse med offentlig utbygging. For vegprosjekt vil det bli innført

meldeplikt dersom det skal investeres mer enn 200 millioner kroner over en åtte-års periode. Meldeplikten vil altså bli knyttet til et objektive kriterium, beløpets størrelse, og ikke til noen konkret vurdering av mulige virkninger av det enkelte prosjekt. Det kan kanskje være delte meninger om denne måten å gjøre det på.

Bompengeselskaper

Administrasjonsdirektør Kjell Haaland i Vegdirektoratet orienterte om bompengeselskap. 30-40% av vegutbyggingen finansieres i dag gjennom bompenger. Slik finansiering er hjemlet i veglovens § 27. Denne bestemmelsen hjemler ikke bruk av bompenginntekter til drift av kollektivtrafikk og kjøp av materiell m.v. Det er heller ikke hjemmel for å bruke bompenger som trafikkregulerende virkemiddel.

Bl.a. på bakgrunn av erfaringene fra utbyggingen av Ålesundstunnelene, er det nå utarbeidet en standardavtale mellom vegvesen og bompengeselskap, jfr. St.prp. nr. 1 1989-90. Haaland gjennomgikk denne standardavtalen og følgende punkter skal spesielt nevnes:

- Det er presisert at byggherreansvaret skal ligge hos Vegvesenet.
- Regler for godkjenning av bompengetakster er presisert.
- Selskapets finansiering skal også omfatte innkrevningssystemet, men det er Vegvesenet som skal ha ansvaret for valg av system.
- Det er stilt opp visse krav til selskapet, bl.a. om eierforhold, innsynsrett for Riksrevisjonen, informa-

sjon til Vegvesenet m.v.

Fremtidige avtaler med bompengeselskap vil bli basert på denne standardavtalen.

Kontraktutforming

Hovedtemaet på konferansen var kontraktutforming. Advokat Johan Fr. Remmen, Oslo, holdt foredrag om dette temaet. I Vegvesenet er forholdet ofte det at det er andre enn juristene som tar seg av dette. Juristene blir ofte ikke koblet inn før noe har gått galt. Det kan tenkes at en del problemer kunne ha vært unngått dersom juristen blir med på arbeidet på et tidlig stadium.

Følgende kan med fordel stilles opp som sjekkliste ved utforming av kontrakter:

1. Beskrivelse av ytelsen.
Denne bør normalt være så presis som mulig. En funksjonsbeskrivelse kan i mange tilfelle være aktuell.
2. Vederlaget.
Dette kan være prisbasert eller kostnadsbasert. Eventuelle reguleringer må presiseres.
3. Levering.
Tid og sted for levering av ytelsen må avtales. Det vil ofte være hensiktsmessig å ta inn en klausul om at levering ikke ansees å ha funnet sted før ytelsen kontraktmessighet er dokumentert eller ytelsen er godkjent av kjøper.
4. Betaling.
Betalingstidspunktet bør knyttes til leveringstidspunktet. Dersom kontrakten har en klausul som nevnt under pkt. 3, vil man kunne unngå å måtte betale før kontraktmessig ytelse er levert. En kjøper som ennå ikke har betalt står sterkere overfor

saksbehandlere i Vegvesenet

selger enn en som har betalt.

5. Mislighold.

Konsekvensene av mislighold bør spesifiseres. Det er ikke alltid lønnsomt å stole på at «alt vil gå bra».

6. Garanti, forsikringer.

Uttrykket «garanti» kan ofte bli brukt i forskjellige betydninger. Ofte betyr det bare at en kontraktspart forplikter seg til kontraktmessig oppfyllelse. En slik garanti vil ha liten eller ingen selvstendig betydning. Noe annet er garantier som sikrer kontraktspart mot tap, f.eks. en bankgaranti for riktig oppfyllelse. Bankgaranti skal normalt være en selvskyldnerkausjon.

7. Tvister.

Kontrakten bør også inneholde bestemmelser om hvordan eventuelle tvister mellom partene skal behandles. Staten går vanligvis ikke med på voldgift og tvister må da løses ved de ordinære domstolene.

Andre emner

På konferansen ble det også drøftet en del saksområder og problemer som juristene står overfor i det daglige arbeidet på vegkontorene. Emner som ble drøftet var inndrivelse av gebyr for leie av prøvekjennemerker, misligholdsreaksjoner i forbindelse med kontrakter med kommuner, bruk av standardbrev i erstatningssaker og føring av kravjournal. Bemanning og organisering av juridisk seksjon ved vegkontorene ble også drøftet. Flere vegkontor har opprettet stilling som ikke-juridisk saksbehandler knyttet til juridiske seksjoner. Disse saksbehandlerne tar seg av saker som inkasso, overlastgebyr og trafikkskadesaker. Mange vegkontor har også ansatt mer enn en jurist.



Underdirektør i Vegdirektor, Otto Arnulf, i samtale med juridisk førstekonsulent ved Vegkontoret i Møre og Romsdal, Torbjørn Hauso foran kurshotellet i Ålesund. (Foto: Viktor Storsveen)

Befaring

I det fine vårværet fikk konferansedeltakerne også anledning til å gjøre seg nærmere kjent i Ålesundsområdet. Turen gikk med buss, først omkring Ålesund, bl.a. på Aksla, og deretter gjennom tunnelene ut til Godøya og

Alnes fyr. Kyndig guide gjennom tunnelene var Sveinung Myklebust fra Skodje vegstasjon.

De av konferansedeltakerne som var medlemmer av Vegadministrativ landsforening fikk også tid til et lite

fagforeningsmøte.

Neste konferanse er berammet til høsten 1991 i Stavanger.



Herrelaget bak fra venstre: Roy Sandnes, Arne Sæther, Einar Strand, Egil Husby, Oddvar Husby og Ole Bjerke. Foran fra venstre: Rolf Arne Hamre, Harry Berg, Leif Husby, Odd Arild Lindseth, Halgeir Brudeseth og Ove Strømme. Jan Nygård, Jarle Haugland og Kurt Lødøen manglet da bildet ble tatt.



På grunn av vegrestriksjoner, måtte etatens stafett-løpere ut av bussen å gå en bit, slik at bussen ble lovlig.



Dette bildet er fra Grete Waitz-løpet og vi gjenkjenner Thea Solholm midt i bildet og Kari Meringdal nummer fire fra høyre.

Holmenkollstaf

Holmenkollstafetten 1990 har nå gått over i føyer seg pent inn i rekkene av de tidligere stafetter. På herre- og damesiden ble det dessverre en del problemer, men med gode erstatninger dro vi av gårde 11. mai kl. 12 med Gjøvik som første mål. For

Foto: Ove Strømme
Tekst: Unni Due Eriksen

Men menn er menn og det var tydeligvis ikke nok for da vi kom til ungdomsherberget måtte de ut å løpe en tur. Middagen på Gamletorget Spiseri smakte fortreffelig og folk fikk spise pasta og salat til de stupte – rimelig og godt. Etterpå gikk noen til herberget mens mange fikk seg en svingom på by'n. Ikke alle var så heldig at de fikk skyss i Svarte-Marja, men hjem kom de da. Noen krøp inn gjennom vinduet, mens andre listet seg på tå med skoene i hånda. Vellykket var det i alle fall!

Lørdagen opprant med tindrende sol, og de fleste ble nok vekket tidlig av små sangere utenfor. Deriblant en gjøk med talefeil. Klokka 09.00 satte vi kurs for Oslo. Vel framme ble det hentet nummer til både

stafetten og Grete Waitz-løpet.

Grete Waitz-løpet hadde startet klokken 16.00, og vel en halvtime i forvegen var jentene på plass i Frognerparken til felles oppvarming sammen med ca. 17000 kvinner. Det ble en fin opplevelse og alle fullførte med glans.

Om kvelden var vi på Aker Brygge og spiste på en italiensk restaurant. Det ble også tid til en liten tur langs brygga for å se på folkelivet. Kvelden ble avsluttet med en flott fyrverkeri før busser fraktet folket tilbake til Haraldheimen.

Det fine været holdt også til stafettdagen, stemningen var optimistisk da vi satte kurs for Frognerparken der vi skulle ha selve basen. Her delte folk seg i grupper og begynte vandringen mot de enkelte



Damelaget bak fra venstre: Wenche Mork, Mary Seljeseth, Ingerd Woldstad, Trude Holter, Marit Romuld, Mari-Ann Amundsgård og May Britt Bjerke. Foran fra venstre: Thea Solholm, Kari Meringdal, Unni Eriksen Due, Irene Veбенstad, Susanne Svartdal og Jeanette Lorentzen. Inger Pettersen og Berit Ingebrigtsen manglet da bildet ble tatt.

etten 1990 – ferdaminne

historien og fester. Både et par forfall, fredag den r vi kom så langt hadde vi plukket opp Ole Bjerke på Dovre og Jan Nygård på Lillehammer. Da vi skulle krysse Mjøsa over til Gjøviksida fikk hele laget med seg en god luftetur på grunn av aksellast-restriksjoner på brua.



Marit Romuld er tydelig fornøyd med innsatsen i årets stafett.

etappene. Eliten startet på Bislett klokken 12.30 mens laget vårt hadde start henholdsvis klokken 14.00 (herrene) og klokken 14.50 (damene).

Begge lagene kom seg gjennom løypa uten noen spesielt dramatiske hendelser. Stafett-pinnen ble fraktet i mål, og da var den viktigste jobben gjort. Jentene løp seg fram 10 plasser fra i fjor, og ble nummer 142 av 438 lag. Og ikke minst slo vi både sykehuset, Fellesbanken og Team Alexandra. Slik ble vi også beste bedriftslag i fylket. Gutta sto for en flott prestasjon da de ble nummer 69 av 753 lag. De fikk både lagsmedalje og individuell medalje.

Etter at løpet var over, var det bare å kaste seg i bussen og sette kursen nordover. På Hamar spiste vi middag og

nok en gang ble vi møtt med god mat og god service. Susanne Svartdal og Jan Nygård forlot oss på Lillehammer og Ole og May Britt Bjerke på Dovre der de hadde egen bil. Cirka klokken 03.30 var vi i Molde og da tror jeg folk var godt forsynt og lengt-

et etter en seng å strekke seg i.

Buss-sjåfør Tormod skal ha all honnør for en behagelig tur.

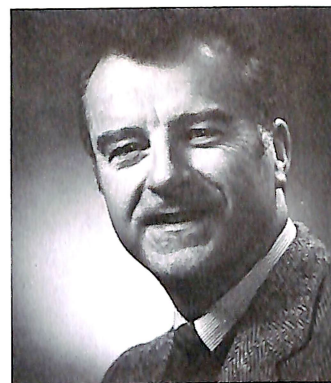
Så får vi se hva det blir til neste år!



Det smaker med en pust i bakken etter endt dyst.

Må få slutt på all tomgangskjøringen!

Mange av oss forstår nå at vi må ta miljøproblemene på alvor. Forurensninger og andre miljøskader er blitt en trussel mot livet på jorda.



Driftssjef Paul Bølset.

Det er påvist at bilbruken gir et stort bidrag av skadelige forbrenningsgasser. Avgassutslippene fra bilbruken må reduseres. Ny teknologi vil nok redusere forurensningene, men det kan også meget vel bli restriksjoner på bilbruken, enten i form av begrensninger på kjørelengde eller helst ved kraftig økning av bensinprisen. Så avhengige de fleste av oss er av bilen vil det helt sikkert bli en smertelig prosess.

Det som undrer meg er den helt unødvendige for ikke å si den uvettede tomgangskjøringen mange praktiserer. Hvem har ikke lagt merke til de som lar motoren gå for å varme opp bilen før de starter kjøringen. Eller alle de som lar motoren gå å spy ut den ekle eksosen i ferjekøen. Eller de som stikker innom postkontoret eller butikken og har motoren i gang.

De fleste er nok klar over at motoren forurenser ekstra mye ved slik tomgangskjøring. Dette er forurensninger som oftest er helt unødvendige og som vi må slutte med.

Jeg tror mange ikke er klar over at det nå er innført total-



Viktig å slå av motoren der anledningen byr seg.

(Foto: Romsdals Budstikke)

forbud mot å la motorvogn gå på tomgang (§ 16 i Trafikkreglene). Det som forbauser meg er at så mange ikke bryr seg om å overholde bestemmelsen.

For meg virker det som om verken våre miljøaktivister, politikere, massemedia eller politiet gjør noe for å øke for-

ståelsen for forbudet mot tomgangskjøringen og for å endre folks holdninger i så henseende. Det eneste bidraget jeg kan huske å ha observert i senere tid er Naturvernforbundet i Rauma som vil aksjonere. Det er positivt, men hva med oss andre?

Hva med alle vegarbeids-

maskinene som sikkert også av og til går unødvendig på tomgang? Svaret bør være enkelt. Bruk heller tenningsnøkkelen litt oftere.

Paul Bølset

Bladet «BYGG aktuelt» om bompengefinansierte prosjekter:

«Ålesundstunnelene skrekkeksempler»

Flere bompengeprojekter henger i en tynn tråd etter at myndighetene har fått kalde føtter på grunn av Ålesund-skandalen. Myndig-

Av de prosjektene som hittil er godkjent, skal bilistene betale inn 25 milliarder kroner før dagens bompengeprojekt er nedbetalt. Kontorsjef Terje Westlie i Vegdirektoratet sier til BYGG aktuelt at det har vært en eksplosjonsartet vekst i nye bompengeprojekter. Mange steder er trafikkgrunnlaget alt for spinkelt til å forsvare de store investeringene.

Det er 35 anlegg som er vedtatt, og i tillegg står 30 andre prosjekt for tur til behandling. I fjor betalte bilistene 390 millioner kroner i avgift til bompengeselskapene som på sin side brukte 1,5 milliarder til nye anlegg. Regningen som trafikantene må betale vil øke drastisk i årene som kommer.

I 1990 bruker staten 3,2 milliarder

hetene vil nå sette langt større krav til nye bompengeprojektene – det gjelder både teknisk og økonomisk.

til riksveginvesteringene. De private bro- og tunnelselskapene bruker 1,8 milliarder kroner.

Samferdselsminister Lars Gunnar Lie tok fatt i dette problemet på stiftelsesmøtet til Norske Vegfinansieringsselskapers Forening den 13. februar i år. Samferdselsministeren sa at det var viktig å planlegge skikkelig slik at man

unngår slike tilstander som i Ålesund.

I det nye Norvegfinans er 26 av landets vel 50 private bompengeselskaper medlemmer.

Per Helge Pedersen
Redaktør

Nordiske trafikksikkerhetsforskere på Ålesund-besøk

Nordisk komite for trafikksikkerhetsforskning hadde 7.-9. mai satt hverandre i stevne i fylket vårt. Dette er en gruppe ledende trafikksikkerhetsforskere og

departementsfolk. De utgjør et utvalg under Nordisk Trafiksikkerhetsråd (NTR), og påvirker i stor grad hvilke områder forskningsinnsatsen skal rettes mot.

I forbindelse med møtet i Ålesund, var Statens vegvesen vertskap første dagen. Under

Fra Aksla fikk de besøkende et imponerende og oversiktelig bilde av de store veg-/bru-/tunnelprosjektene rundt Ålesund. Fra venstre ser vi: Per-Olov Roosmark, Transportforskningsberedningen, Sverige, Terje Assum, Transportøkonomisk Institutt, Norge, Marit Benterud, byråsjef i Samferdselsdepartementet, Norge, Nina Holst-Christensen, fuldmæktig justisministeriet, Danmark, Markku Salusjärvi, forskningsleder i Statens Tekniske Forskningsentral, Finland, Anders Tallquist, seniorforsker, trafikkminderiet, Finland. Ola Omenås, byråsjef Samferdselsdepartementet, Norge, Harald Grytten, museumsbestyrer, Ålesund, og foran Jørgen Christensen, forskningschef i Rådet for Trafikksikkerhetsforskning, Danmark.

(Foto: Kjetill Kjersem)



Befaringen ble rimelig nok mye av oppmerksomheten rettet mot de nye undersjøiske tunnelene og kjøreforholdene der. Overingeniørene Kjetill Kjersem og Magne Flemsæter representerte vegsjefen under besøket i Ålesundområdet.

Det ble en vellykket dag og med befaring i strålende vårvær. Dagen ble behørig avsluttet med byvandring fra Aksla ned trappene til sentrum, kyndig geleidet av superbypatrioten Harald Grytten.

Som vertskap for disse fagpersonene fra nordisk trafikksikkerhetsforskning, fikk vi anledning til å knytte verdifulle kontakter som kan komme til nytte senere i fylkets eget trafikksikkerhetsarbeid.

Romsdal får lyskryss



Nå får også Romsdal sitt lyskryss. Det skjer i Glamox-krysset i Molde og her er (fra høyre) Sylvfest Bell, Helge Svingen og Morten Mortensen i full gang med oppmålingen.

(Foto: Viktor Storsveen)

Verdens vegfolk i Tromsø

Nærmere 800 vegfolk fra hele verden, representanter for myndighetene og produsenter av vintervedlikeholds-utstyr, samlet seg i mars til

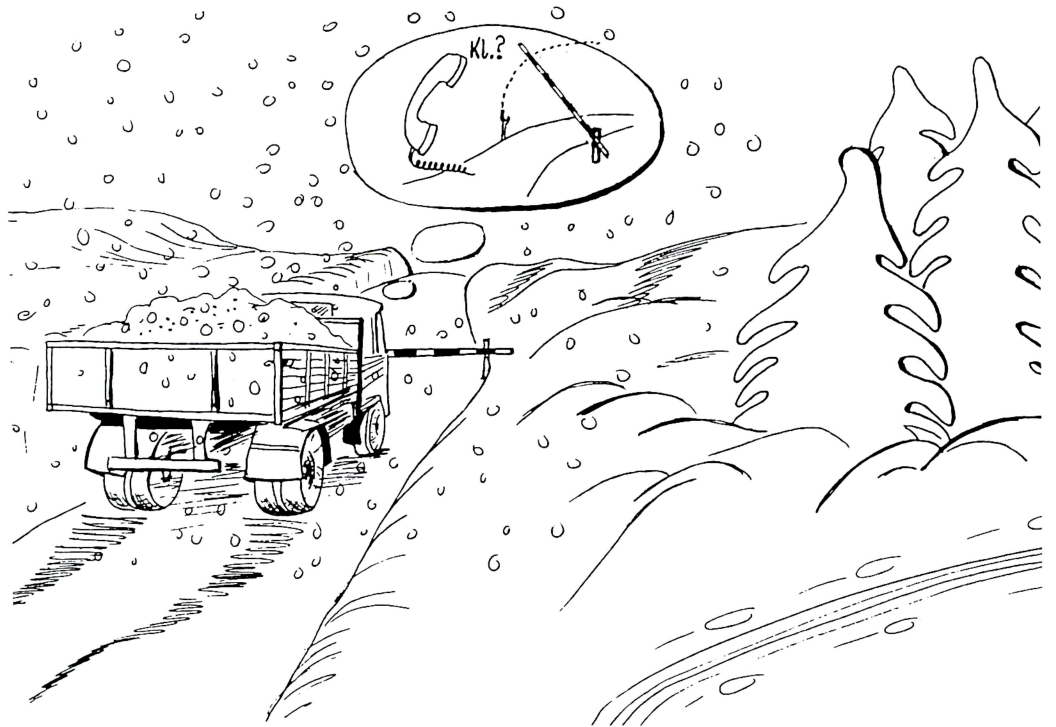
kongress i Tromsø for å høre om nyvinninger på vintervedlikeholdets område og utveksle viktige erfaringer.

Samtidig ble utstyrsnyheter presentert på en utstilling, i samband med kongressen. Stor interesse samlet seg om en slapseplog, en helt nyutviklet plog som fjerner salt og slaps fra vegbane og ujevnheter i vegdekket. Plogens lameller går ned i hjulsporene. Plogen er utviklet i samarbeid mellom norske produsenter og Vegdirektoratet og ble første gang vist offentlig på maskinutstillingen i Geiranger i fjor. Maskinutstillingen i Tromsø samlet 65 deltagere.

Kongressens temaer spente fra planlegging og styring av vintervedlikeholdet, trafikaninformasjon, maskiner og utstyr til vintervedlikehold av gater og veger i byer og tettsteder.

Kongressen ble åpnet onsdag 14. mars av samferdselsminister Lars Gunnar Lie, og gikk til fredag 16. mars.

Det er fire år mellom hver gang slike verdensomfattende vintervedlikeholds-kongresser finner sted. Arrangør nå var den internasjonale vegkongress-organisasjonen PIARC, i samarbeid med Vegdirekto-



Vinter på våre kanter kan ofte sette store krav til de som har ansvaret med å holde vegene åpne for ferdsel.

ratet og Statens vegvesen Troms. Det er første gang en slik kongress arrangeres i Nor-

ge. Info-region Nord hadde ansvaret for innendørsutstillinga.

Neste PIARC-kongress går i Marrakech i Marokko!

OWW

Bilføreropplæringen skal bli vesentlig bedre

Vegmyndighetene ønsker nå å foreta en vesentlig forbedring av fase-2-opplæringen for bilførere. I disse dager sender Vegdirekto-

ratet ut en revidert plan for glattkjøringskurs og teorikurs. Endringen vil berøre titusener av nye bilførere.

Årsaken til at Vegdirektoratet nå skjerper opplæringskravene er at den tidligere fase-2-opplæringen hadde liten effekt.

– Vegdirektoratet har sett svært alvorlig på dette og lagt stor vekt på å forbedre opplæringen. Vi har tro på at den opplæringsplan vi nå sender på høring, i langt

større grad kan redusere trafikkulykker blant uerfarne bilførere, sier kontorsjef Klaus Borch, Opplæringskontoret på Vegtrafikkavdelingen i Vegdirektoratet.

Endringene har hatt som klart mål å øke risikoforståelsen blant nye bilførere. Dette vil skje gjennom endret gjennomføring av øvelsene på

glattkjøringsbanen og gjennom bruk av forskjellige hinder. Planforslaget går også inn for at teorikurset holdes etter kjøringen på bane, og ikke før, slik som nå.

Biltilsynssjef Arne Johansen slår fast at den nye opplæringsplanen setter store krav til sjåførlærerne. Det vil derfor bli krevd at alle lærere

som skal undervise etter det nye opplegget, må ha gjennomgått kurs.

Det er meningen at den nye planen skal tre i kraft fra 1. oktober i år.

Viktige spørsmål luftet med vegkontorets ledelse

Kontaktmøtet i Surnadal 8. mars 1990 ble preget av stort engasjement fra utedriftens side og et allsidig og variert program fra ledelsens side. Enkelte ganger steg nok pulsen noen hakk hos vegens trofaste tjenere, som da spørsmålet om hvem som

Utedriften i Surnadal-området ga ellers klart uttrykk for at det er ønskelig å gjenta gjennomføringen av et slikt kontaktmøte en gang årlig.

Plansjef Ulf Myhre gikk gjennom en del av de største planene som finnes for området, med blant annet Valsøyfjordprosjektet, Aursundprosjektet og Todalsfjordprosjektet. I tillegg til Valsøyfjordprosjektet, som er inne på inneværende vegplan, anså Myhre sjansene for gode til at også Aursundprosjektet kommer med i neste planperiode.

Anleggssjef Kjell Loen gikk gjennom anleggsvirksomheten i området, som er inne i en relativt beskjeden periode

nå. Vedlikeholdssjef Oddmund Gussiås tok for seg aktivitetene som ventet innenfor riks- og fylkesvegnettet, og etterpå gikk han inn på trafikkkrettet vedlikehold. Vegmester John Magne Bæverfjord gikk gjennom den lokale prioriteringen for vedlikeholdsarbeidet i år.

Avdelingsingeniør Bjørn Andersen snakket om arbeidsvarsling og la stor vekt på at arbeidsvarsling i høy grad også er et vernetiltak.

Hovedtillitsmann Oddvin Haukeberg pekte på reduksjonen i ansatte i utedriften, som nå er nede i 399 og stilte spørsmålet om hvor det vil slutte. - Vi er styrt av ei forvaltning som er så tungrodd at den hemmer oss, sa Haukeberg blant annet.

burde få dekket telefon privat, ble tatt opp. Og når det ble snakk om å ha gult materiell blant annet i beredskapsøyemed, kom det nok enkelte «anklager» mot tendensene til å sette ut arbeid på anbud uten å forsøke og være konkurransedyktig.



Fra venstre: Helge Settemsdal, Ole Reiten, John M. Bæverfjord (vegmaster) og John Lillegård. (Foto: Viktor Storsveen)



Her ser vi en del av de frammøtte fra Surnadal-området, som var samlet på Surnadal Hotell.

(Foto: Viktor Storsveen)

Arbeidsmiljøutvalet sia sist

I møte 3/89 den 5. desember 1989 vart mellom andre desse sakene handsama.

Skademeldingar. Det hadde vore 5 skader med 111 fråversdagar. Ei skade aleine ga

67 fråversdagar. Fram til dette møtet var det i 1989 meldt om 22 skader med 269 fråversdagar, talet på fråversdagar tyder på at skadene var ganske store.

Om opplæringsplan for 1990. AMU ville gjerne halde fram og fullføre kurset «Forebygging av yrkesbetingede belastningslidelser» også i søndre delar av fylket. Det vart og vedteke å få til 40 timars grunnkurs for verneombod og arbeidsleiingar.

Rapportar frå bedriftshelse-tenestane med framlegg om tiltak på maskinar, og om endringar/betringar på biltilsynet sin stasjon i Ørsta.

Tilbod fra SINTEF, Trondheim om ei undersøking av arbeidsmiljøet hos vegarbeidarane. AMU fann at tilbodet vart for dyrt og omfatta ei for lita gruppe arbeidstakarar og vedtok å avslå tilbodet.

Ansvarstilhøve etter Arbeidsmiljølova og delegering av ansvar vart drøfta. AMU meinte at dei ulike arbeidstakarorganisasjonane måtte få høve til å uttale seg før avgjerd vart teke.

Helserisiko ved asfaltarbeid. Det låg føre ein rapport om dette og AMU vedtok at hovudverneombod og verneleiar undersøkjar hos eigne arbeidstakarar om dei har fått helseplager som dei meiner kan ha samanheng med asfaltarbeid.

Statisk elektrisitet i arbeidsklee vart og drøfta. Faren med statisk elektrisitet har vore drøfta fleire gonger tidlegare også. Problemet har no vore lagt fram for Dyno Consults A/S som etter undersøkingar og prøver dreg følgjande konklusjon: «Sannsynligheten for at en gnist forårsaket av statisk elektrisitet skulle antenne

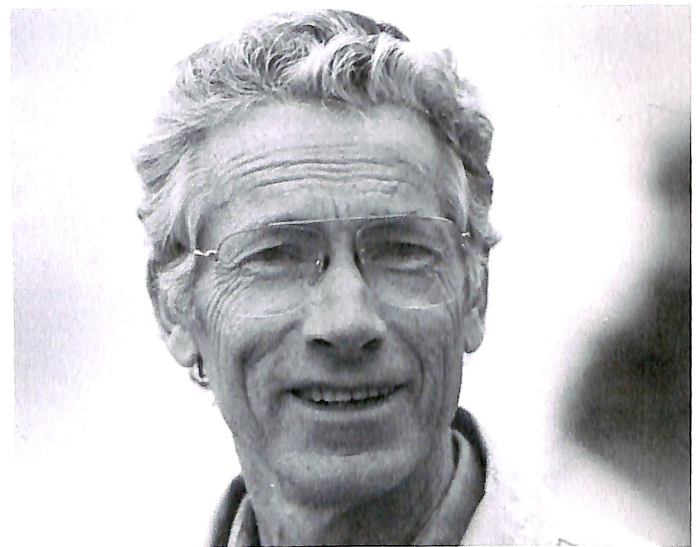
sprengstoff er minimal. Heller ikke med elektriske tenner kjenner man til at det skal ha skjedd uhell som følge av statisk elektrisitet i arbeidstøy».

Ut frå dette kan vi vel slå fast at det ikkje er fare forbunde med å bruke vegvesenets arbeidsklede om ein arbeider med sprengingsarbeid. Derimot er det fare for at gnistar frå slike arbeidsklede kan antenne eksplosjonsfarlege væsker og gassar. AMU vedtok å be vegsjefen om å gå ut med instruksar/retningslinjer om sikring mot uhell ved arbeid med slike væsker/gassar.

Protokollar frå andre fylker syner at dei strir med problem som i hovudsak er ganske like våre egne.

Den 14. mars 1990 heldt AMU sitt første møte for året. Frå årsskiftet var det nyval på medlemmer til AMU. Frå Norsk Arbeidsmannsforbund er no desse medlemmer: Oddvin Haukeberg (hovudverneombod), Per Torbjørn Kalvøy og Martin Rimstad. Varamedlemmer er i rekkjefølgje Arnfinn Eliassen, Tore Andersen og Paul Hjellnes. Frå leiinga var det gjenoppnemning av same medlemmene; Paul Bølset, Elsa Ulvenes og Kolbjørn Engen, med varamedlemmer Kjell Loen, Arnfinn Gautun og Sverre Digernes. Til leiar i utvalet vart valgt Paul Bølset, nestleiar Oddvin Haukeberg.

Attføringsutval (AFU) og AKAN-utval. Til AFU vart det gjenoppnemning av Paul Bølset. Bedriftslege og hovudtillitsmann er faste medlemmer. Til AKAN, her er bedriftslege fast medlem,



Egil Bakke tar her føre seg saker frå møtet i arbeidsmiljøutvalet.

Knut Nauste og Egil Bakke vart gjenoppnemnt, likeeins hovudkontaktane Asbjørg Lid og Magne Veiset.

Årsmeldingane vart handsama og godkjend.

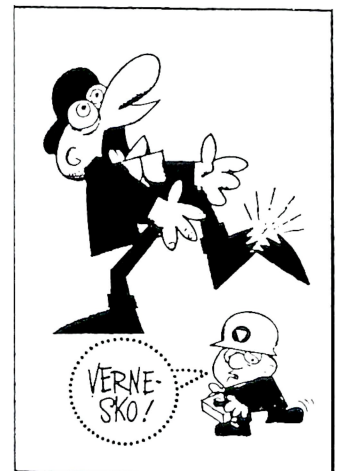
Skademeldingar. Sia sist var det meldt om 6 skader, ei skade utan fråver og to enno ikkje avslutta. Dei tre andre ga 31 fråversdagar tilsaman. To skader gjeld skogsarbeid (motorsag var ikkje årsak til nokon av dei) og to gjeld ein vegvesenbil som vart påkjørd bakanfrå.

Rapport fra BHT låg føre og vart teken til etterretning.

Hyringsutkast til føresegn om internkontroll låg føre, men grunna sers kort svarfrist, fekk ikkje utvalet høve til å uttale seg.

I sak 10/90, krav om verne/ arbeidsklede for arbeidsleiinga, fann ikkje AMU grunn til å tilrå kravet.

Møtedatoar for resten av 1990. AMU vedtok følgjande møtedatoar for resten



av året: 15. mai, den 29. august og siste møte den 28. november.

Egil Bakke

Kampanje:

Vegarbeidere og sikkerhet

Statens vegvesen og samarbeidspartnere vil i mai og juni fokusere på sikkerhetsproblemer knyttet til ulike typer vegarbeid.

Et av kampanjens virkemidler er en ny TV-spot, som skal sendes på NRK og TV 3 flere ganger i det aktuelle tidsrommet. TV-spot'en betales av Vegdirektoratet, Asfaltentreprenørenes forening og Oslo veivesen.

I tillegg vil T-skjorter med kampanjelogo bli distribuert til arbeidslagene ute. Både TV-spot og T-skjorter bærer logoteksten «I VEGEN FOR DEG» (logo se illustrasjon til høyre).

En pressekonferanse vil bli avviklet for Oslo-pressen i forbindelse med «kick-off» for kampanjen.

Vegmerkings-sesongen er i gang – ta hensyn!

Vegmerking er svært viktig for trafikksikkerheten. Statens vegvesen foretar kvart år merking av alle riks- og fylkesvegar med fast dekke.

Dersom vegbreidda er over 5,80 m, skal det vere gul midtlinje og heil, kvit kantlinje. Dersom vegbreidda er smalare, skal kantane vere stipla.

Så å seie all stripemaling foregår maskinelt, i 30-40 km/t fart, seier avdelingsingeniør Odd Arne Rød ved vegkontoret. For å unngå malingssøl på bilane, blir det lagt ut kjepler av skum. Dette skjer automatisk frå merkebil.

Samstundes vernar skumkjeplene malinga til den er tørr (20-30 minuttar).

For enkelte kan det virke som om det har gått sport i å kjøre over skumkjeplene, dessverre med eit uheldig resultat for bileigaren.

Maling som blir sitjande fast på bilen, er svært vanskeleg

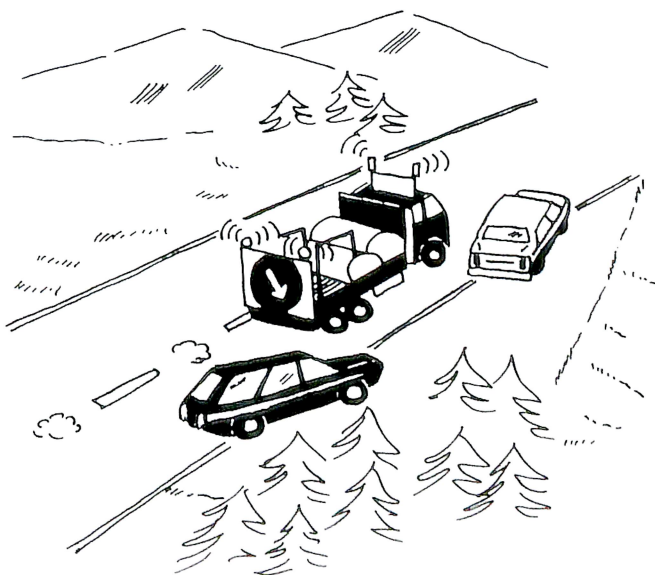
å fjerne utan skade på bil-lakken.

Ein bør i slike tilfelle kontakte bilverkstad.

Utgiftene til fjerning av maling blir trafikantens ansvar, seier Rød.

Statens vegvesen oppmodar alle bilistar om å vise omsyn og følgje skilta bakpå merkebil. Sjøføren ser deg i videokamera og speil, og vil kjøre til side for å sleppe bilar forbi når det trengst. Ved merking av midtlinje, skal forbikjøring av vegmerkebil foregå på høgre side, som skilta.

I Møre og Romsdal er to merkebil med følgjebilar ute på vegane heile sommarsesongen. 6-7 mann er engasjert i dette viktige arbeidet, opplyser vegkontoret.



Bjarne Rekdal skriv her om planane omkring hovudveg over Tomreskaret

Amtmann Thesen skreiv den 19. februar 1847 til veginspektøren i Nordre Sunnmøre om å granske ny vegline for hovudvegen over Ørskogfjellet. Amtmannen opplyste i skrevet at dei nye snøplogane som var skaffa ikkje hadde verka som ein venta, slik at postskysen oftare måtte vende attende til Fremstedal eller Ørskogbygda fordi om lag 5/8 mil øvst på fjellet var heilt umogleg å passere under og straks etter snøfok. Dette hadde styrka amtmannen sitt syn på at hovudveglinja som gjekk over Ørskogfjellet ikkje lenger var den rette fordi veglinja ikkje lenger stetta dei krava som tilhøva i distriktet tilsa.

Amtmannen hadde tidlegare teke opp dette spørsmålet til gransking, men mennene frå Vestnes tinglag, som vart nytta til granskninga, frarådte endring. Men spørsmålet den gongen var berre om å leggje vegen i noko vestlegare retning frå Fremstedal langs Skorgedalselva og vestre side eller nordvestre breidde av Svartevatnet såleis at ein frå den sydvestlege sida av Svartevatnet svinga attende til hovudvegen over den lågaste delen av fjellstrekninga ved Nysæter.

Amtmannen opplyste elles at det både før og seinare hadde vore spørsmål om andre og ymse retningar for hovudvegen.

Amtmannen bad veginspektøren om å granske desse ymse vegliner og leggje ved meldinga eit kroki som også viste retning på vassdraga.

Den 23. juli 1847 sende amtmann Thesen skriv til veginspektøren i Romsdal - premierløytnant Synnestvedt - om snarast mogleg å reise til prestegjelda i Ørskog og Borgund for saman med veginspektøren i Nordre Sunnmøre - premierløytnant Klüver - å granske om det var føremålstenleg å byggje ein ny hovudveg frå botnen av Tomrefjorden over fjellet til Dragsund. Amtmannen seier i skrevet at dersom amtskontoret sitt vegkart er like pålitande for dette område som det har vist seg å vere i alle ytre trakter av amtsdistriktet, ville ein veg frå Tomrefjorden til Dragsund berre verta 1 1/8 mil lang og heile lengda frå Vestnes til Ålesund berre 5 1/2 mil i staden for at vegen over Ørskogfjellet var 5 3/4 mil. Dertil kom at amtmannen hadde fått forsikring om at fjellstrekninga mellom Tomren og Skodje var mykje lågare enn over Ørskogfjellet og ikkje ville medføre nokon vanske med omsyn til snøbrøyting. Amtmannen bad om at alt som var av interesse for saka vart granska og at det vart gjeve fullstendig melding. Vart det funne fram til ei tenleg vegline mellom Tomrefjorden

og Dragsund måtte denne oppmålast og kostnaden kalkulerast. Med meldinga måtte følgje eit kroki over heile trakta frå Vestnes til Dragsund og Ørskog.

Veginspektørane Synnestvedt og Klüver gjorde granskingsarbeidet - ved fjellvandring, måling, kostnadsoverslag, melding og kroki - i september 1847.

Etter den fullførte måling var veglina frå Tomren til Dragsund bru 26 000 alner. Av dette var 7 500 alner i Vestnes tinglag, 14 600 alner i Ørskog tinglag og 3 900 alner i Borgund tinglag.

Kostnadsoverslaget lydde på til saman 3 900 spd.

I Romsdals amts vegkasserekneskap for 1847 er utgiftsført 2 spd. 48 sk. til mennene som var med ved oppmåling av veglina mellom Tomren og Dragsund, og 11 spd. til veginspektøren i Romsdal for kart og teikning i høve terrenggransking mellom Dragsund og Tomrefjorden.

Saka om planlegging av hovudveg over Tomreskaret er ikkje nemnt i amtsstingsforhandlingane for åra etter 1847. Amtmannen har truleg sendt saka til Indredepartementet som vart skipa 1. januar 1846, og som hadde teke over Vegvesensakene.

Etter skriv 14. august 1891 frå vegdirektøren til ingeniør i Statens vegvesen, Nils Hovdenak, hadde Hovdenak undersøkt i detaljplan strekninga frå Rødset til Vestnes over Skodje og Tomrefjord. Ingeniør Hovdenak skreiv om dette til vegdirektøren av 28. mars 1892. Ingeniør Hovdenak, som på den tid budde i Ålesund, seier i sitt skriv til vegdirektøren at han tenkte på at han hausten 1892 kunne få undersøkt som alternativ vegline etter retning på den gamle vegen over Ørskogfjellet. Han meinte at også denne lina burde undersøkjast i detaljplan då dette gav det beste samanlikningsgrunnlag ved avgjerd om linevalet, som han var viss på ville medføre strid. Han seier elles at han kan tenkje seg at det i si tid ville verte opparbeidd veg både over Tomreskaret og Ørskogfjellet, og då ville ikkje det arbeid ein la i undersøkinga vere bortkasta.

I høve skriv frå vegdirektøren av 10. april 1893 sende ingeniør Hovdenak i skriv 19. april 1893 ei førebels fråsegn om den utførte granskninga av veggambandet Ålesund-Vestnes. Då kontorarbeidet for granskninga enno ikkje på langt nær var ferdig, ville ei fullstendig utgreiing med profiler om dei granska veglinene - Tomrefjordlina og Ørskoglina - kome seinare.

I fråsegna av 19. april 1893 er

nemnt at lengda mellom Rødset og Vestnes vart 46 510 m over Skodje og Tomrefjord, og etter lina Dragsund og Ørskog 53 310 m. Stigningstilhøva var nokonlunde like gode på både liner. Tomrefjordlina ville få betre transportevne på grunn av den store lengdevinsten (6 800 m). I det høvet var også nemnt at Tomrefjordlina ikkje gjekk opp til så stor høgde på fjellovergangen som Ørskoglina. Høgdeskildnaden på 35 m hadde og mykje å seie for snøtilhøva. På Tomrefjordlina var den største høgde berre på eit smalt skar, medan Ørskoglina låg på ei større høgde i 310-330 m lengde i værhardt og trebart strok.

I skriv til vegdirektøren av 19. mars 1897 gjev amtsingeniør Hovdenak fullstendig utgreiing om granskningane for Tomrefjordlina og Ørskoglina:

«I Henhold til Veidirektørens Skrivelse af 14de August 1891 har jeg for længere Tid siden foretaget omfattende Undersøgelser an-

gaende Spørgsmålet om Veiforbindelse mellem Ålesund og Vestnæs og allerede under 19de April 1893 har jeg indsendt en foreløbig Betænkning, hvor jeg meddelte endel Resultater af Undersøgelserne i Marken, der da var udførte, medens Kontorbehandlingen af dette omfangsrige og vanskelige Veispørgsmål endnu ikke på langt nær var afsluttet. På Grund af at min Tid stadig har været optaget af mere presserende Arbejder, har jeg senere kun leilighedsvis kunnet beskjæftige mig videre med denne Veisag, og jevnlig siden jeg overtog Amtssingeniørposten, har jeg vanskelig kunnet afse den Tid som behøves til at udrede en så omfangsrig Sag. I det jeg nu endelig har afsluttet Kontorbehandling, tillader jeg mig herved at oversende Dokumenterne.

Idet jeg henviser til Oversigtstabelene skal jeg opstille følgende sammentrængte Oversigt over Længde og Omkostninger for de to Hovedlinier mellem Rødset og Vestnæs.

Herred	Tomrefjordlinien		Ørskauglinien	
	Længde	Omkostn.	Længde	Omkostn.
Inden Borgund	2 720 m	16 500,-	2 720 m	16 500,-
Inden Skodje	24 983 m	259 100,-	17 410 m	154 200,-
Inden Ørskaug			16 980 m	107 900,-
Inden Vestnæs	19 360 m	125 400,-	16 860 m	123 400,-
Tilsammen	47 063 m	401 000,-	53 970 m	402 000,-

Herved er at mærke, at begge Linier er forudsat opbygget som Chaussé og at alle Broer bliver af Jern eller Sten. Medens altså Omkostningerne vilde blive omtrent lige store, vilde Afstanden mellem Rødset Ålesund og Vestnæs blive næsten 7 km kortere efter Tomrefjordlinien end efter Ørskauglinien. Det vil dog efter denne Oversigt være klart at Tomrefjordlinien måtte være at foretrække forsåvidt Trafikken fra Ålesund og Borgund til Vestnæs var den helt overveiende. Med hensyn til Omkostningerne må det dog til Fordel for Ørskauglinien anføres, at det på denne er lange Strækninger ganske god gammel Vei, som indtil Videre kunde bibeholdes, medens der på Tomrefjordlinien er forholdsvis lidet af sådanne fladere Strækninger. Når disse Strækninger fraregnes får man de foreløbigt nødvendige.

Anlægsudgifter på Tomrefjordlinien til kr. 351.600 og på Ørskauglinien til kr. 280.000.

Imidlertid er der ved Siden af Gjennemgangstrafikken fra Ålesund og Borgund andre og ligeså vigtige Faktorer, som må haves for Øie ved dette Veisystems Behandling og som gjør hele Sagen nok så vanskelig og indviklet.

Som bekjent har der i Skodje været

ofret anseelige Summer på at istandbringe et Bygdeveisnet som nu har en meget betydelig Udstrækning, skjønt Traceen ikke altid er som den burde være, og det er da også naturligt, at dette Herred har taget Initiativ til at få den Ålesundske Hovedvei anlagt således at den på hensigtsmæssig Måde letter Distriktets Adkomst til Byen, hvorved først dets betydelige bygdeveisnet vil komme til fuld nytte. Det er saledes på foranledning af Skodje Herredsstyrelse at Linien over Strømmen er bleven undersøgt, ligesom det for en væsentlig Del er af Hensyn tild ette udviklingsdygtige Herred at Liniens Forsættelse over Tomreskaret er undersøgt. Af ovenstående Oversigt vil det sees at hvilken Linie man end vælger, så vil den største Del af Længden og uden Sammenligning den største Del af Omkostningerne komme inden Skodje Herreds Grændser, derfor er det en Selvfølge, at der så meget som muligt må haves for Øie at ramme dette Distrikts Tarv ved Fastsættelsen af Linievalget.

Linien over Strømmen til SKodje løser på en særdeles tilfredsstillende Måde den Opgave at sætte Skjodjes Bygdeveisnet i Forbindelse med Hovedveien til Ålesund. Fra Strømmen, Stettebygden og

Forts. s. 27

Vatne til Afstanden til Byen blive henvend 11 km kortere end efter Linien over Dragsund, d er væsenslig går i den gamle Veis Strøg. Liniens Fortsættelse over til Tomrefjorden danner en naturlig og bekvem Forbindelse med Vestnæs for hele Skodje og for Borgund og Ålesund. Gjælder det Forbindelsen med Tomrefjorden eller Molde, stiller forholdet sig selvfølgelig enda fordelagtigere for Tomrefjordlinien.

Med dette for Øie synes det klart, at en Vei over Tomreskaret vilde åbne en naturlig og vigtig Forbindelse mellem Vestnæs Herred og de tilstødende Søndmørsbygder. Linien mellem Fylling og Tomren går gjennom et gunstigt Terrain, som for en stor Del utvivlsomt er godt Dyrkningsland og forøvrigt er der ikke ubetydelige Strækninger af Birkeskog samt uhyre Vidder af gode Havnegange, hvorfor der også i Sommertiden er adskillig Rørelse oppe på disse Vidder, alene på de Sætre, som støder umiddelbart til denne Linie, er der i Sommertiden, ifølge indhentede Opgaver 725 Kjør - uden at medregne Svarteløksæter og Liasæter på tilsammen 130 Kjør. At det for de Gårde som er direkte interessert i denne Sæterdrift samt i Fremdrift af Skovprodukter, vilde være særdeles stor Vinding at få en Vei gjennom Strøget er indlysende. Det blev med Styrke fremholdt af de Interesserte såvel inden Skodje som inden Tomrefjorden, som desuden ad denne Route vilde få den mest direkte Vei til Ålesund.

Linien over Tomreskaret må med Hensyn til Fremkommelighed på Vintertiden sikkert stille sig adskillig gunstigere end den over Ørskaugfjeldet, idet den ligger betydelig lavere.

Idet jeg ovenfor har fremholdt endel Momenter som taler for at lægge Hovedveien over Strømmen og Tomreskaret må jeg imidlertid udtale, at Gjennemførelsen af en sådan Plan dog er forbundet med betydelige Vanskeligheder, og at der er vægtige Hensyn som taler for den anden Hovedretning om Søholt og Ørskaugfjeld. For det første vil, som nævnt, de foreløbigt nødvendige Udgifter for at få en nogenlunde tilfredsstillende Vei blive adskillig mindre. Dernæst er Søholt et så Vigtigt Færdselscentrum mellem Ålesund og Vestnæs. Mellom Ålesund og Søholt såvel som mellom Søholt og Vestnæs er der - uagtet Veien er bakket - en Kjøretrafikk af såpas Betydning at der neppe kan tænkes på at nedlægge den gamle Hovedveisforbindelse efter dette Strøg. Det er derfor sandsynlig, at Anlægget af Hovedvei fra Skodje over Tomreskaret til Vestnæs vilde være ensbetydende med, at man fik 2 Hovedveisforbindelser over Fjeldet til Vestnæs, og det vil sluge så store Anlægsudgifter, at Berettigelsen deraf er meget tvivlsom. Når jeg betvivler Muligheden af at

nedlægge den gamle Hovedvei over Ørskaugfjeldet således jeg også af den Tanke at det ikke er så ubetinget afgjort at det nuværende Endepunkt på Veien ved Vestnæs Gaard er det eneste rimelige Sammenligningspunkt. Jeg tror snarere at det kan blive Spørgsmål om at ophøje Veien rundt Tresfjorden



Fylkets første vegsjef var Nils Hovdenak, som også hadde mykje å gjera med vegen over Tomreskaret.

til Hovedvei, således at den Ålesundske Hovedvei virkelig kommer i Forbindelse med Hovedveien på Vågstranden hvorfra en Fortsættelse videre indover til Indfjorden og Romsdalen ikke er nogen Umulighed. Idet jeg anser det vanskelig gjennomførbart at få istand 2 Hovedveianlæg over Fjeldet i ikke større afstand fra hinanden, og heller ikke anser det ganske praktisk at nedlægge Veien over Ørskaugfjeldet som hovedvei, må jeg gå ud fra, at Forbindelsen mellom Skodje og Tomrefjorden helst bør betragtes som Bygdevei. Denne Forbindelse vil utvivlsomt før eller senere komme istand, og jeg anser den for at ramme så store Interesser, at den ihvertfald bør støttes ved Statsbidrag. Når den imidlertid ikke skulde betragtes som en Hovedvei med stor Gjennemgangsfærdsel, så kunde Retningen modifiseres noget ved Tomren, således at den hurtigere kommer i Forbindelse med det eksisterende Bygdeveinet sammesteds, og Udstyr og Anlægsudgifter kunde i dette Tilfælde væsentlig reduceres.

Under Forudsætning af at Tomrefjordlinien bygges som Hovedvei kunde vistnok Søholt også få en brugbar Forbindelse med Vestnæs over Tomreskaret, når der nemlig

byggedes en Arm fra Søholt om Braute til Haugsæter, hvilken Linie er undersøgt. til Vestnæs Gaard vilde afstanden fra Søholt kun blive ca. 2,3 km Længere om Tomreskaret end over Ørskaugfjeldet - altså lidet i Sammenligning med Tomrefjordliniens Længdegevinst for den øvrige Trafik. Denne arm koster

Ålesund-Vestnes utan skade kunne utstå. Amtmannen tilrådte for amtstinget i 1898 at førehaving av saka vart utsett til neste års amtsting. Det same tilrådte vegkomiteen, og dette vart vedteke av amtstinget. I 1899 kom saka på nytt føre i amtstinget. Omlegging av vegen Rødset-Ørskog-Vestnes var også då med på planen for framtidig hovudvegbygging som vart vedteken av amtstinget. Hermed var det fastlagt at hovudveg-sambandet frå Ålesund til Vestnes skulle gå om Ørskog. Tomrefjordlina var dermed falle ut av planen som hovudveg.

Første løyving til parsellen Lande-Nysæter av hovudveganlegget frå Ålesund om Ørskog til Vestnes, vart gjeve på statsvegbudsjettet for 1906-1907. Denne parsellen vart ferdig og avlevert til vedlikehold av distriktet i 1910. Parsellen Nysæter-Tresfjord grense vart ferdig og avlevert i 1931.

I amtsingeniøren sitt skriv av 19. mars 1897, som er attgjeve framfor, er nemnt at Tomrefjordlina helst burde verte bygdeveg om det vart vedteke at framtidig hovudvegline skulle vere over Ørskogfjellet. Vegdirektøren uttala seg i skriv 20. desember 1898 til amtsingeniøren for å halde på hovudvegsamband om Ørskog til Vestnes, og at det vart søkt å få istand eit vegsamband over Tomreskaret som bygdeveg med halvdelen av kostnaden som statstilskot.

Når det ikkje kom til vedtak om bygging av bygdeveg over Tomreskaret, var det truleg fordi interessene for samband mellom Skodje (Vatne) og Vestnes var del, som nemnt av amtsingeniøren, fordi det vart arbeidd energisk for veg over Nakkedalen til Fiksdaal.

(Bjarne Rekdal)

imidlertid kr.62.500, og den har mindre god Stigningsforhold. Som Forbindelsesled for Trafik mellom Søholt og Ålesund var den ganske utjenlig idet Afstanden vilde blive 6,5 km større end over Dragsund og med meget uheldigere Stigningsforhold.

Den viktigste Indvending imod Tomrefjordlinien er Ulempen ved det betydelige Broanlæg over Strømmen. Det vil kræve nogen Vedligeholdelse, det er en Ting; men av væsentligere Betydning er det efter mit Skjøn, at det store Bassin Skodjeviken, vil blive stængt for større Fartøier med Mast. Broens Høide over Vandet er vistnok så betydelig (4 m over alm. Høivand) at der kunne passere Dampbåde, som var indrettet derpå, men Seilfartøier vilde blive afstængt. At afhjælpe dette ved Anvendelse af bevægelig Bro vilde blive forholdsvis meget bekosteligt, og det vilde vel sjelden blive Spørgsmål om at åbne den.»

Etter vedtak av amtstinget i 1896 sende amtsingeniøren i skriv til amtet 19. mars 1898 framlegg til endring av klassifikasjon av dei offentlege vegane i amtet. I lista for framtidige hovudveganlegg var vegen Rødset-Ørskog- Vestnes med, men amtsingeniøren uttala i skrevet at linealet for hovudvegen

Datategyggleik – ansvaret til medarbeidarane

Ein stadig større del av verksemda sine data vert samla inn og behandla med hjelp av EDB. Ein konsekvens av dette er at vi blir meir sårbare. Eit uhell fører i beste fall til ein driftsstans og noko ekstraarbeid. I verste fall mistar vi grunnlaget for å fatte vedtak fordi data er borte.

Dessutan høyrer vi frå tid til anna om at data og datalister kjem på avvegar fordi maskinene ikkje er godt nok sikra, eller rutineene ikkje er gode nok.

Statens vegvesen vil no prioritere datategygging. Målet med arbeidet er at

- Vi skal få tak i data når vi treng dei.
- Data er korrekte.
- Data kan rekonstruerast om dei blir øydelagde.

Ei side det vil bli lagt vekt på, er fysisk sikring av ma-

skiner og utstyr, reservekopiar m.v. Ei anna side er betre sikring av brukarområda på maskinene slik at berre dei som treng opplysningar har tilgang («need-to-know-prinsippet»).

Vi startar imidlertid «data-sikringskampanjen» vår med å presisere den enskilde EDB-brukar sitt personlege ansvar for etaten sin datategyggleik. Dette gjer vi ut frå erkjenninga om at personalet både er den viktigaste ressursen og den svakaste lekken i data-

tryggingsarbeidet. Ein «open» organisasjon og stadig større datamengder fører til at dei aller fleste av oss har tilgang til fortrulege opplysningar. Forvaltningslova (spesielt § 13 som følger vedlagt) presiserer teieplikta som alle tilsette har enten det er tale om personopplysningar eller opplysningar om drifts- eller forretningsforhold. Kvar ein-skild av oss har derfor eit klart ansvar for at slike opplysningar ikkje vert omtala når uvedkomande er til stades eller kjem uvedkomande i hende. Ei ulåst skuff kan òg føre til brot på teieplikta, og kan derfor føre til straffeansvar, jfr. straffelova § 131.

Auka datategyggleik betyr at vi må akseptere dei ordningane som blir vedtekne, sjølv om dette fører til noko redusert service, meir tung-

«**Dei aller fleste av oss har adgang til fortrulege opplysningar**».

vinte rutiner eller større krav til adgangskontroll. God datategyggleik betyr imidlertid òg betre data og er dermed ein del av kvalitetssikringsarbeidet.

Administrasjonssjefen har ansvaret for at det datategyggingprogrammet som Vegdirektoratet har vedteke, blir følgd opp lokalt. EDB-koordinatoren, Harald Oterhals, vil leie den praktiske tilrettelegginga. Vi reknar med positivt samarbeid om datategyggingarbeidet, slik at vi finn balansepunktet mellom smidige løysingar og krav om betre datategygging.

Knut Nauste

Administrasjonssjef

Arbeidstida i sommarhalvåret

Det er vedteke at arbeidstida i vegarbeidsdrifta frå 17. april til 30. september i år skal vere frå 07.00-15.00. Matpausa skal vere frå 11.00-11.30.

Arbeidstida i sommar er ei prøveordning. Når vi får oppsummert erfaringane frå sommarsesongen, vil det bli teke stilling til om vi skal starte ein halv time tidlegare om sommaren i dei neste åra.

Dersom arbeidsstart kl. 07.00 fører til problem, f.eks. at fleire tilsette ikkje når fram til arbeidsstaden i tide, skal arbeidstida i sommar vere frå 07.30-15.30 for alle på same anlegg eller i same vedlikehaldsområde. Avgjerd om arbeidsstart

kl. 07.30 vert teken i samråd med anleggs-/vedlikehaldssjef.

Vi ber oppsynet merke seg alle typer konsekvensar av innføring av ny arbeidstid i sommarhalvåret. Leiinga er svært oppteken av at arbeidstida blir effektivt utnytta.

Knut Nauste

Administrasjonssjef

Vi gratulerer!

50 ÅR:

3. kvartal:

Ivar Hoem, 6260 Skodje, 21. juli
Magne Blomsnes, Bjørsetbov. 11, 6400 Molde, 31. juli
Kristian Henden, 6652 Surna, 5. august
Otto Jøsok, 6260 Skodje, 14. september
Solveig Eik, Løkenv. 21, 6400 Molde, 18. september

4. kvartal:

Jon Berthel Ringstad, 6072 Haddal, 3. desember

60 ÅR:

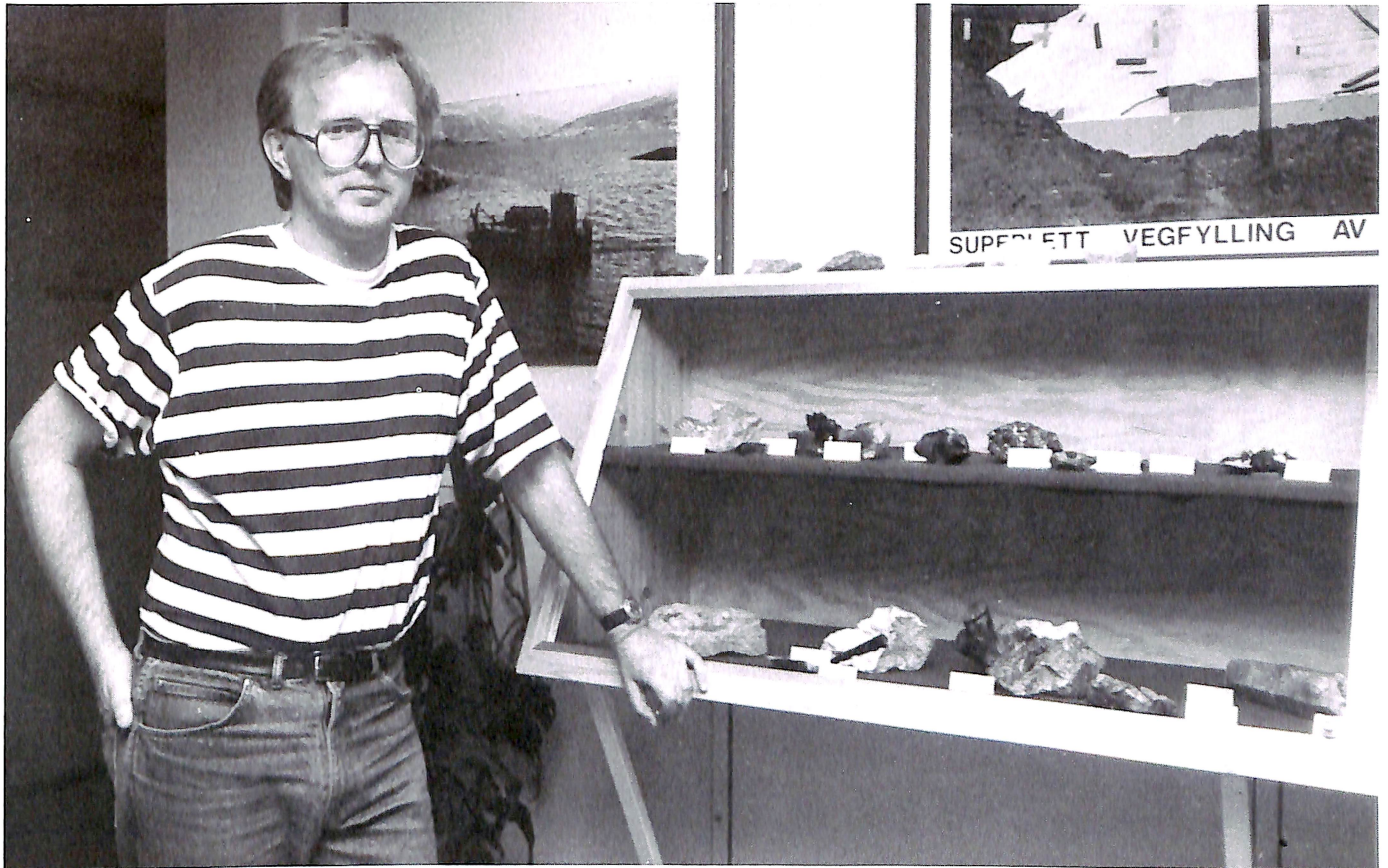
3. kvartal:

Aslaug Hoel, Nøisomhedv. 9C, 6400 Molde, 6. juli
Lars Ukkelberg, 6445 Malmefjorden, 1. august
Sigmund Kleppe, 6100 Volda, 6. august
Sigurd E. Bjørdal, 6150 Ørsta, 18. august
Robert Strømmen, 6260 Skodje, 23. august
Leidulv Flåskjær, 6170 Vartdal, 6. september

4. kvartal:

Ingvald Skrede, 6120 Folkestadbygd, 7. oktober
Lars H. Gravem, 6613 Gjøra, 10. desember

Hard stein gir mjukt miljø



Avdelingsingeniør Knut Inge Braute ved Vegkontoret har gjort samling av stein til sin mjuke hobby. Her kan han stolt by på ametyst, eklogitt og beryll, bare for å nevne tre av de nær 25 artene som er på plass. Og Braute tar gjerne i mot steingaver (eller lån) til samlingen som står utstilt på Vegkontoret. Skapet er laget av Odd Halvorsen på modell-verkstedet. (Foto: Viktor Storsveen).

Stort ansvar i økonomisaker

Alle er vel no kjende med at det er teke opp fleire alvorlege saker i samband med korrupsjon m.v. mellom anna i Oslo kommune. Med bakgrunn i dette har vegdirektøren i eit brev

La det vere sagt med det same, vi har ingen grunn til å tru at det rår liknande tilstandar i Vegvesenet. Vi trur tvert om at det finst mange grunnar som tilseier at vi ikkje KAN utvikle slike forhold. Vi har eit godt system for innkjøp av varer og tenester, der anbuds- og konkurranseprinsippet er lagt til grunn. Vi har sentrale og lokale innkjøpsavtalar, og vi nyttar

bestillings-/tingssetel ved kjøp av varer.

Alle system, utan omsyn til kor sikre vi prøver å gjere dei, er imidlertid bygd opp på tillit til dei personane som praktiserer systemet. Derfor er det med jamne mellomrom nødvendig å gå gjennom rutinene våre og presisere ansvaret til den einskilde. I samband med omorganiseringa

til vegsjefane bede oss om å gå gjennom rutinene våre for innkjøp, inngåing av kontrakter, reiser m.v. for å sjå til at alt er i orden og eventuelt vurdere om noko må justerast.

ringa i vedlikehaldet, og den delegering av ansvar til utedrifta dette førte til, sendte vi i haust ut brev om:

- Rett til å tinge varer og tenester
- Rett til å attestere
- Rett til å godkjenne

Med denne omlegginga tek vi sikte på å styrkje kontrollen lokalt, betre oppfølginga av

inngåtte avtaler, leggje vekt på priskontroll og kontroll av underskrifter på bilaga. Det er eit ansvar for alle som handsamar økonomisaker å sjå etter at regelverket blir følgt. Det er berre ved at vi alle lojalt følgjer dette, vi kan vere sikre på at rutinene fungerer slik dei skal.

Eivind Vollset
Vegsjef

Datamaskinen avløser K. Bang etter at hun har fortalt den

Førstekonsulent Katrine Bang valgte å trekke seg tilbake i pensjonistenes rekke ved årsskiftet. Da hadde hun nettopp fylt 66 år. Selv syntes hun det kunne være på tide å la data-alderen få overta hele personalarkivet som hun selv hadde hatt slik

– Det var sikkert på tide å gi seg uansett, men jeg syntes egentlig ikke det var noen vits i at jeg satte meg inn i EDB-systemene nå som jeg likevel hadde så kort tid igjen til jeg skulle slutte. Kanskje ble dataalderen likevel med på å fremskynde pensjonisttilværelsen.

– Stemmer det at ikke så veldig mange andre ville kunne finne fram til pensjonspoeng på for eksempel de av arbeiderne som er «lagret» i kjelleren?

– Det er nok riktig. Vi har et omfattende personalarkiv. Både for de som arbeider i Vegvesenet i dag og også for alle som tidligere har vært ansatt i etaten og det finnes nok deler av dette arkivet hvor andre ville ha problemer med å finne fram. Det tror jeg sikkert, sier Katrine Bang.

Nå skal store deler av dette arkivet overføres til data, slik at de «moderne kvinner og menn» kan finne fram i det som Katrine Bang tidligere hadde i hodet.

Som 20-åring begynte hun i Vegvesent første gang. Faren kontaktet en kjenning av seg, Karl Aarønes, som var kontorfullmektig på Vegkontoret i fylket. Og det ordnet seg slik at Katrine Bang skulle få begynne. Men det var ikke riktig så enkelt på den tiden. Etter engelsk artium hadde hun tatt handelsskolen. Et utvalg satt under okkupasjonen og bestemte hva de forskjellige skulle foreta seg etter endt skolegang. Katrine Bang ble beordret som vaskehjelp på sykehuset. Der trengte man tilsynelatende ei driftig jente som hadde artium og handelsskole til å ta seg av den jobben.

Katrine Bang (bak) i ferd med å gi Åse Aarø innføring i etatens arbeid. Sistnevnte begynte i etaten i november 1948 da bildet er tatt.

– Heldigvis så søkte Karl Aarønes for meg og bad om at jeg ble flyttet over til Vegkontoret. Og etter om og men skulle det la seg ordne, men først måtte



Katrine Bang kjenner alle ansatte i etaten gjennom sitt arbeid på personalavdelingen.

manuell kontroll med i en årrekke. Men før Katrine Bang blir pensjonist på heltid, møter hun på jobben ved Vegkontoret to ganger i uka for å fortelle datamaskinen alt hun vet. Først da kan dataskjermen gi oss det Katrine Bang har visst hele tiden!

jeg akseptere ei uke i koppevasken ved Hotell Nobel!

– Til slutt havnet jeg da på Vegkontoret som på den tiden lå i Superbgårdens 2. etasje. Min første arbeidsdag var 1. juli 1944 og den første månedslønnen min var 84 kroner og 60 øre. Selv om det var andre tider den gang og kanskje heller ikke så mye å få kjøpt, var ikke betalingen rare greiene. Jeg skulle tross alt betale for meg hjemme også.

Fra den første tiden på Vegkontoret, minnes Katrine Bang: – Vi satt den første tiden på taburetter. Når vi trengte å regulere høyden, la vi som regel tidligere journaler under stolbenene for å oppnå riktig høyde. Når noen trengte journalen fra et bestemt årstall og ikke kunne finne den, gikk de rundt og lurte på om

noen satt på den. Etter ei tid ble det slutt på taburetter på fire bein. Vi fikk et verneombud som hadde lært at stoler med fire bein var farlige. Han reiste rundt omkring i fylket og fortalte dette, samtidig som han befalte at alle deretter måtte gå over til stoler med fem bein.

– Suppa vi fikk i den første tiden i Superbgården husker jeg også, fortsetter hun. – Vi fikk noe som het fiskesuppe. De som var først ute fikk noen biter med fiskepudding i suppa. Det var også spinatsuppe. Den var grønn. Første gang vi fikk den servert var rett etter jul og vi kalte den for juletræsoppe, fordi den hadde samme farge som juletreet og fordi vi så for oss at personalet på Stratos Kaffe hadde benyttet det gamle juletreet i suppa. Det var for øvrig Staten som betalte den suppa vi fikk.



(66) alt

Under bombingene av Molde i april dagene 1940, opplevde Katrine Bang og hennes familie at det aller meste av det de eide ble ødelagt. – Far ble utkalt i krigen, men før han reiste, sørget han for å få mor og oss tre søstrene evakuert til Hjelset. Under bombingene av Molde, ble huset vårt på Gørvelmarka truffet av ei bombe og helt ødelagt. Den ene veggen hang over mønet til naboen. Ei dame fra Tresfjord, som leide hos oss hadde akkurat kommet tilbake for å hente noen av sine mest verdifulle eiendeler. Hun hadde en mann med seg og han omkom nede i kjelleren i huset vårt, mens hun selv kom seg ut som ved et under. Selv mistet vi alt. Noen bøker som var samlet sammen for at vi skulle finne dem da vi kom tilbake var forsvunnet, men jeg hadde ei engelsk ordbok, som jeg benyttet på skolen årene etterpå som var gjennomhullet av en bombesplint, minnes Katrine Bang.

Bare i perioden fra 1951 til 1963 var Katrine Bang borte fra etaten. Men så fort de tre barna var «flyvedyktige», så tok hun fatt på 27 nye år. Og fortsatt har hun ikke gitt seg helt.

Katrine Bang foran Fylkeshuset i Molde der Vegdkontoret nå holdt til i en årrekke.

(Foto: Viktor Storsveen)



Nye stillinger

I forbindelse med at enkelte går over i pensjonistenes rekker og at administrasjonen møter nye tider å ta hensyn til, finner vi et par nye stillinger som vi tar med her. Odd Rød er nå tilsatt som konsulent på personalseksjonen og overtar plassen etter Katrine Bang.

For å være med på å holde kontroll over data-problematikken, er Harald Oterhals ansatt som EDB-kordinator for Statens vegvesen i Møre og Romsdal.

*Konsulent
Odd Rød.*

*EDB-kordinator
Harald Oterhals.*



VANNRETT

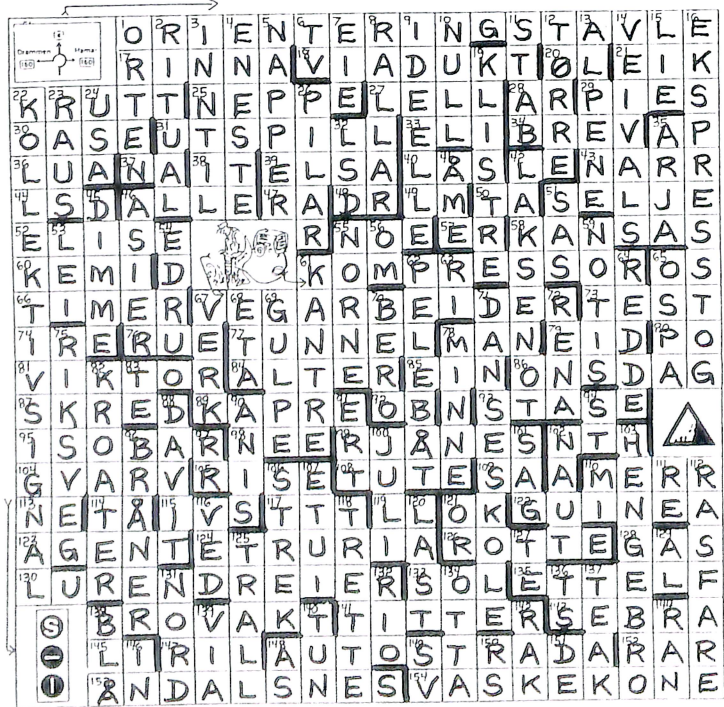
- 1. Se ill.
- 9. Se ill.
- 16. Fisk
- 17. Skjæringspunkt
- 18. Tilsetningsstoff
- 19. Vokse
- 20. Agent
- 22. Gjøn
- 23. Se ill.
- 27. Mål for bankefasthet
- 29. Bilkjennetegn
- 30. Lavvann
- 32. Tall
- 34. Instrument
- 37. Fisk
- 39. Sjarm
- 40. Fuglen
- 41. 4230
- 42. Plage
- 44. På stedet
- 46. Sund
- 51. Rederi
- 52. Mann og kone
- 55. Utrop
- 56. Verktøy
- 57. Blond
- 58. Nynorsk pronomen
- 59. Merkverdighet
- 62. Blanding
- 63. I hjulet
- 64. Gate
- 65. Tegneseriefigur
- 66. Drivstoff
- 67. En Myhre
- 69. Tid
- 70. Nynorsk art.
- 71. Irritere
- 72. Dyr
- 75. By i Tyskland
- 77. Hule
- 79. Pikenavn
- 80. Opphav

- 81. Brast
- 83. Pynt
- 84. Fotballklubb
- 85. Senker
- 88. Fryser
- 91. Anfallet
- 92. Oppgave
- 95. Øy
- 98. Artikkel
- 99. Kj.tegn
- 100. Mat
- 103. Vokaler
- 104. Aristokratiet
- 105. Hefter
- 108. Ferjean.st. i M & R
- 110. Svelt (omv.)
- 112. Betrakter
- 113. Fiskeredskaper
- 115. Tre
- 118. Tredobbelt
- 119. Omgang
- 122. Livets høst
- 125. Hovedstad
- 127. Guttenavn
- 129. Penger (omv.)
- 130. Dårlig
- 134. Avis
- 135. Mynt
- 136. Se ill.
- 138. Flåte
- 139. Negl
- 140. Presens
- 141. Landområde
- 142. Kakene
- 144. Overtreksklær
- 145. Igjen
- 148. Skade
- 149. Se ill.
- 150. Se ill.

LODDRETT

- 1. Nød
- 2. Tittel
- 3. Europeer
- 4. Land
- 5. Masse
- 6. Skorstein
- 7. Yte (omv.)
- 8. Fugl
- 9. Svelg
- 10. Dyreart
- 11. Periode
- 12. Bemerket
- 13. Stoppe
- 14. Land
- 15. Slag
- 20. Fritid
- 21. Gjenklang
- 24. Bukse
- 25. Utsmykking
- 26. Opphører
- 28. Ukjent
- 31. Insekt
- 33. Anleggsarbeider
- 35. Elv
- 36. Bukse
- 37. Dekke
- 38. Ekskursjon
- 43. Plate
- 44. Eie
- 45. Malm
- 47. Pikenavn
- 48. Inngrodd
- 49. Innby
- 50. Fugl
- 53. Hovedstad
- 54. Vekselen
- 60. Dyr
- 61. Like
- 63. Rekke
- 64. Busk
- 68. Åssiden
- 73. Pikenavn

- 74. Nederlag
- 76. Like
- 77. Se ill.
- 78. Ugild
- 79. Fornøyelse
- 82. Over
- 83. Røsket
- 86. By
- 87. Geni
- 89. Vei
- 90. Gå opp
- 93. Hast
- 94. Krydder
- 95. Naboer
- 96. Blåse
- 97. Bygge
- 100. Smerter
- 101. Yrke
- 102. Kjerne
- 105. Påle
- 106. Hån
- 107. Like
- 109. Mesterskap
- 111. Går
- 114. Pikenavn
- 116. Frukt
- 117. Fred
- 119. Destillert
- 120. Grønn
- 121. Avløp
- 123. Pygmé
- 124. Kvern
- 126. Råd
- 128. Dødgang
- 131. Trær
- 132. Floden
- 133. Avdelingsleder
- 137. Snu
- 143. Holde munn
- 146. Fjernsyn
- 147. Drikk
- 148. Skipsbet.



Løsning på «Vegkryss nr. 1-90»

Det kom inn 32 riktige løsninger.







- Vinnere ble:
- 1. Ellen Hauge, Elnesvågen
 - 2. Bente Negård, Sunndalsøra
 - 3. Tordis Henningsen, Ålesund

Premiene er tilsendt.

Andre mottatte riktige løsninger ble sendt inn av: Solveig Eik, Eldbjørg Gausdal, Sverre Hjelvik, Solveig Hustad, Jan Arild Johansen, Kjell Loen, Marit Moldenæs, Anna Sandblåst, Dag Skarstein, Olaug Sylte, Svein Sæterbø og Turid Thomasgård – alle Molde, Johs. Lervik, Edøy, Kasper Hauge, Elnesvågen, Målfrid Gravem, Grøa, Unni Thøgersen, Heer, Odd Bakken, Kleive, Olav Lyngnes, Lauvstad, Per-Egil Gamlemshaug, Myklebost, Jorunn Lien og Petter Aarset, Skodje, Torbjørn Furesund, Tingvoll, Martin Havnes, Tornes, Hjørdis Johansen, Trondheim, Harry Moe og Solfrid Vatne, Ørsta, Arne Birkevold og Anne Lise Rønneberg, Ålesund og Arne Ulvund, Ålvundfjord.

KRYSSORD

av konsulent Terje Haug

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15			
	16			17					18				19					
20	21				22			SOS	23						24	25	26	
27			28		29			S	30		31		32	33				
	34	35				36	37	38			39		40		41			
42			43	44	45		46		47	48		49	50			51		
52	53	54				55			56					57			58	
59			60	61		62							63			64		
65			66					67	68				69		70			
71			72		73	74		75		76	77	78	79					
80			81		82			83				84			85	86	87	
88	89		90	91			92	93	94		95				96		97	
98		99		100		101	102		103				104					
105		106			107	108			109		110	111		112				
113	114					115		116			117	118			119		120	121
122					123		124	125	126			127	128			129		
130		131	132	133	134		135					136					137	
138		139			140		141					142				143		
	144							145	146	147			148					
	149									150								

TRAFIKKSIKKERHET



De tre første uttrukne riktige løsninger premieres med 2 Flax-lodd. Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 2-90» og sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 31. august 1990.

Innsender:

Adresse:

Postnr.: Poststed:

Fedre dårlige forbilder?

Er du en god sjåfør? Før du svarer på dette spørsmålet, vil jeg gjerne at du svarer på noen andre spørsmål jeg vil stille deg. Men før jeg gjør det, vil jeg be deg om å være helt ærlig. Hvis du ikke er det, lurar du deg selv.

Av Rolf M. Hagen

Så til spørsmålene: Gir du tegn når du skal svinge i kryss eller foreta en større sideforflytning? Tenker du på at du må gi tegn så tidlig at det kan hjelpe andre til å planlegge sin kjøring? Gir du tegn når du skal ut av en rundkjøring? Plasserer du deg til høyre i ditt kjørefelt før krysset når du skal svinge til høyre eller kjøre rett fram i krysset? Plasserer du deg til venstre i ditt kjørefelt når du skal svinge til venstre i krysset? Stanser du for fotgjengere som du ser vil krysse gata i et fotgjengerfelt? Gir du fotgjengere, syklist og mopedister god plass? Kjører du sakte forbi buss på bussholdeplass? Prøver du hele tiden å se forhold som kan bli en vanskelig situasjon for deg, f.eks. barn ved veien, trafikant på sidevei mot din vei, svinger, glatte partier? Prøver du å skjønne hvordan veien går forover? Holder du minst 3 sekunders avstand til forankjørende? Stopper du for gult/rødt lys? Overholder du vikeplikten? Har du anelse om hvor lang avstand du trenger for å stoppe i forskjellige hastigheter? Kjører du litt saktere enn det du kan gjøre ut fra forholdene? Lar du være å si stygge

ting om andre trafikanter (som ikke er så flinke som deg)? For at du skal kunne svare ja, er det en forutsetning at du *alltid* gjør det du svarer ja på. Den ene gangen du ikke gjør det, kan være nok. Akkurat den gangen kan barnet, syklisten, bilen, det glatte partiet dukke opp.

Kan du svare ja på *alle* disse spørsmålene, er du muligens en god sjåfør. Jo flere spørsmål du kan besvare med ja, jo bedre sjåfør er du sannsynligvis. men det kunne ha vært stilt mange flere spørsmål. Når det gjelder de spørsmålene du kunne svare ja på, vil jeg anbefale deg å fortelle barna dine hvorfor du gjør det slik når du har dem med i bilen. På den måten vil du kunne lage gode sjåfører av dem. Barna tar etter det som foreldrene gjør, og spesielt

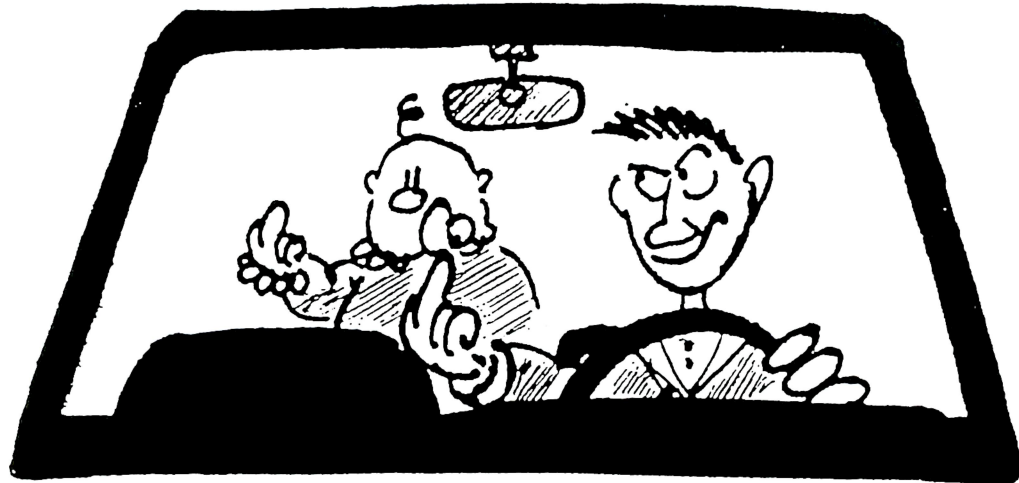
tar gutter etter det som fedrene gjør. Da kan du kanskje greie å motvirke noe av den påvirkningen barna får gjennom film og video, hvor ofte det går på fart og spenning og mye aggressiv kjøring, kanskje ikke minst av helten i stykket. Fra barna er små skal du prøve å bli deres helt i trafikken som viser fornuftig kjøring. Jo før du begynner med denne opplæringen, jo bedre er det. Begynn gjerne når barna er 5-6 år gamle.

Jeg tror dessverre at det ikke var så mange fedre som kunne svare ja på så mange av disse spørsmålene. Vi opplever mye aggressiv og lite hensynsfull kjøring av menn i 30- og 40 årsalderen. Har du som måtte svare nei på en del av disse spørsmålene tenkt på hva du lærer barna dine? Vil du at barna skal bli

ulykkesutsatt i trafikken eller ønsker du å gi dem størst mulig sjanse til å overleve?

Du synes kanskje også at førerkortopplæringen er dyr i Norge? har du tenkt på at de gale holdninger du har lært dine barn i trafikken, må trafikklærerne prøve å få vekk igjen og så lære dem nye, mer akseptable holdninger? Det må ta tid det! Ved å legge om din egen kjørestil og lære barna dine gode holdninger kan du bidra til å gjøre dem til sikrere sjåfører selv og kanskje også redusere opplæringskostnadene for deg. Begynn nå med å stille disse spørsmålene til barna dine for å høre hva de synes om kjøringen din. Kanskje kan det være et utgangspunkt for mer samtale om emnet?!

(Telemarksvingen).



Tegning: Øystein Langdalen

«Gir du tegn til medtrafikanterne»?



BRUHOPPERS:

Storseisundet bru på den nye Atlanterhavsvegen tjener som langt mer enn samfunnsnyttig og attraktiv heldøgnsforbindelse mellom Romsdalshalvøya og Averøya. Her er det eventyrlystne bruhoppere som skaffer seg ønskede utfordringer. (Foto: Iver Gjelstenli).



TENK MILJØ: Tenk miljø – Tomgang adjø! I følge paragraf 16 i Vegtrafikklova er kjøring på tomgang ulovleg. (Scantoto/H.O. Forsang).