

# VEG OG VIRKE

BEDRIFTSBLAD FOR  
STATENS VEGVESEN MØRE OG ROMSDAL

Nr. 3

Oktober 1990

18. årg.



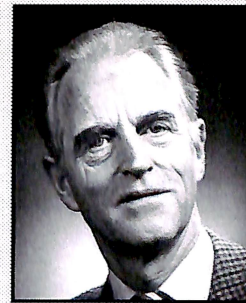






Vegsjefen har ordet:

# Vegbygging i privat eller offentlig regi?



Dette er eit spørsmål som stadig blir reist og ivrig debattert, og meiningane er ulike. Argumenta har stort sett vore dei same i alle år. Entreprenørane hevdar at dei arbeider mest effektivt og vert rimelegare enn det som Vegvesenet utfører i eigen regi. Det er sjølsagt forståeleg at i ei tid med knapp tilgang på oppgåver i bygg- og anleggsbransjen så vil entreprenørane gjerne få tak i mest mogleg av det som skal utførast.

Men når styreformannen i Entreprenørenes Landssammenslutning i eit intervju, som er sendt til samtlege nærradioer i landet, uttalar at dersom Vegvesenet hadde sett ut alt arbeid på entreprisen så ville kostnaden blitt redusert med 20% og skattebetalane ville årleg blitt spara for 3 milliarder kroner, er det grunnlag for i det minste å be om dokumentasjon.

## MEININGSLAUST

Det heilt meiningslause i eit slikt udokumentert utsagn skulle klårt gå fram av følgjande oppstilling med materiale frå siste avslutta rekneskapsår, 1989:

Samla forbruk til riksveganlegg:	5,0 milliarder
– Til eigedomserstatningar, kontroll og oppsyn	<u>0,4 milliarder</u>
Attståande til å utføre arbeid for	4,6 milliarder
– Arbeid utsett i entreprisen	<u>2,3 milliarder</u>
Arbeid i eigen regi	<u>2,3 milliarder</u>
Dette beløp vart nytta slik:	
Arbeid utsett til private maskinentreprenørar	0,55 milliarder
Vareinnkjøp av alle slag	1,20 milliarder
Til Vegvesenets egne arbeidrar og maskiner	<u>0,55 milliarder</u>
	<u>2,3 milliarder</u>

Det må reknekunst av høg klasse til for å vise at det kan sparast 3 000 mill. kroner av eit beløp på 550 mill. kroner. Ein kan forstå at entreprenørane kjempar for å få mest mogleg av arbeidet i vegsektoren ut på entreprisen, men vi har rett til å vente at argumentasjonen skjer på ein seriøs og sakleg måte.

## EIGENREGIKALKYLER

Dei siste åra har Vegvesenet tatt i bruk eigenregikalkyler og gitt pris i konkurranse med private entreprenørar. Dette har klårt vist at vi er konkurransedyktige. Det er ingen tvil om at eigenregi-

drifta har ført til lågare entreprenørprisar, særleg har dette vore klårt i asfaltbransjen.

At Entreprenørenes Landssammenslutning og Asfaltentreprenørenes Forening ser med uro på konkurranseevna i Vegvesenets drift har kome fram tydeleg i det siste.

Eit av dei velkjente argumenta i denne diskusjonen er at det er ulike rammevilkår, eller konkurransevidring mellom privat og offentlig verksemd. Det blir hevda at dette gir den offentlege drift så store fordelar at det nærast er utan meining å samanlikne eigenregikalkyler med anbud frå private entreprenørar.

Til dette er å seie at Vegvesenets eigenregikalkyler er så langt det er mogleg gjort samanliknbare med dei private anbuda. Men heilt likt er det uråd å få det då det er noko ulike rammevilkår. Nokre av desse slår ut til fordel for dei private entreprenørane, andre er til Vegvesenets fordel.

## KONKURRANSEDYKTIGE

Det er ingen tvil om at Vegvesenet er konkurransedyktige og eit heilt nødvendig korrektiv til entreprenørane. Dette har kome klårt fram gjennom mange år, ikkje minst innan dekkelegging har våre arbeid i eigenregi spart oss for store beløp. Eit anna døme er ferjekaibygginga vår, der vi og har konkurrert med hell i andre fylke, nett med dei private entreprenørane.

Den største utfordringa frå no av og eit års tid framover er driving av den 6 km lange tunnelen på E69 mellom Innfjorden og Åndalsnes. Her driv vi i eigen regi frå Innfjordsida medan Selmer-Furuholmen arbeider frå Åndalsnessida. Entreprenøren har gitt uttrykk for at dei set alt inn på å vise sin effektivitet i dette arbeidet. Våre folk tar ikkje dette mindre alvorleg og eg er ikkje i tvil om at dette kjem vi heiderleg ut av. Ved nøye kostnadsoppfølging av alle ulike arbeid som ferdig tunnel omfattar vil vi få eit godt samanlikningsgrunnlag.

Lykke till!

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.

### Forsidebilde:

Frå venstre: Einar Kvalvåg fra Kortgården og Kjell Dahl fra Solemsdal markerer overgangen til ein ny sesong med en bør brøytetikker til ære for fotografen. (Foto: Viktor Storsveen)

### Sats og trykk:

EKH trykk Molde



# Tjeldbergodden eller Storvik?

Statoil har nylig lagt fram en melding om planlegging av tiltak i forbindelse med ilandføring av gass fra Haltenbanken. Endelig avgjørelse i lokalisering av ilandføringssted blir tatt i Stortinget tidligst i høst. Planene om et eventuelt gasskraftverk og en metanolfabrikk

har vært lagt ut på høring i de berørte kommuner med frist for uttalelse den 15. august. Senere i høst skal det sendes ut konsekvensanalyser der de ulike sidene ved utbyggingen blir belyst – både negative og positive konsekvenser ved Heidrun-utbyggingen.

Av Unni Eriksen Due

Tidligere har fylkestinget i Møre og Romsdal gått inn for at dersom det ble valgt en gassledning fra Midt-Norge til Østlandsområdet og videresalg til Sverige, ville Tjeldbergodden være det best egnede ilandføringssted. Dersom gassledningen ikke blir valgt, sa fylkestinget at Storvik var best egnet som ilandføringssted. Det er i første rekke den gassen som ikke vil bli brukt lokalt som er avgjørende for valg av ilandføringssted, om den skal føres til kontinentet eller videre til Midt-Norge og Skandinavia. Salg av gassen vil være med på å bestemme ilandføringssted.

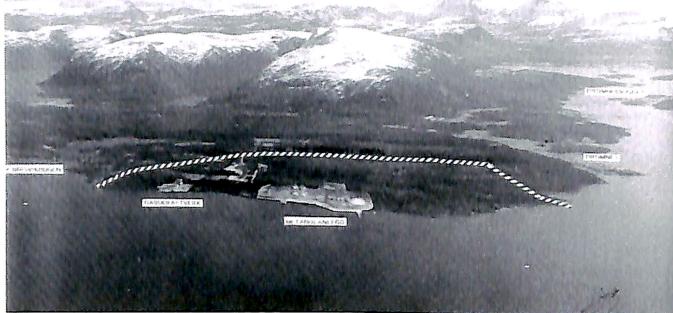
Kommunene i ytre Romsdal og på Nordmøre har arbeidet aktivt for sine respektive ilandføringssteder, Storvik og Tjeldbergodden. Politikerne agiterer for nye arbeidsplasser og generelt større inntekter til kommunene i form av skatter og avgifter, samt større aktivitet og økt etterspørsel etter varer og tjenester, både offentlige og private. Med bakgrunn i dagens ledighetstall er det klart at lokalpolitikere og de kommunale myndigheter vil kjempe for flere arbeidsplasser. Og ikke minst er de interessert i å fange opp ringvirkningene av gassutbyggingen.

Med bakgrunn i aktuelle ledighetstall forstår man godt de respektive kommuners kamp for flere arbeidsplasser. Situasjonen på Nordmøre, med ensidig næringsliv, er spesielt vanskelig. Samtidig har situasjonen for en kommune som Fræna forverret seg de siste par månedene. Moxo som er en av kommunens største arbeidsplasser, går en høyst usikker framtid i møte.

Samtidig er det også motstand blant folk i fylket og blant flere lokalpolitikere. I den senere tiden synes denne å ha økt, spesielt i Frænaområdet. Motstanderne har dannet Storvik Miljøopplysningsgruppe forkortet til SMOG. Det ligger an til en «miljøkrig» rundt utbyggingen i Fræna.

Freitag 7. september lanserte

Petropark - Tjeldbergodden



Tjeldbergodden faller i Statoil sin smak?

(Foto: Nordmørsposten)

administrasjonen i Statoil Tjeldbergodden som ilandføringssted for gassen fra Haltenbanken. Litt brått og uventet kom vel denne uttalelsen på mange. Styret i Statoil har ikke uttalt seg foreløpig, men mye tyder på at det blir en enstemmig avgjørelse når det gjelder gassilandføringen. Det spekuleres selvsagt over denne avgjørelsen. Når Statoil velger Tjeldbergodden velger de også det minste utbyggingsforslaget, en 20 tomers rørledning i stedet for en 30 tomers, som også er det billigste.

Både Bellona og Naturvernforbundet har varslet aksjoner dersom det blir ilandføring til Storvik. Sammen med andre faktorer, blant annet som det å skaffe investorer til det største utbyggingsforslaget, kan miljøhensyn ha vært utslagsgivende for valg av Tjeldbergodden. Men som sagt skal Stortinget først behandle saken.

Dersom Stortinget velger å satse på en ilandføring med både utbygging av gasskraftverk og metanolfabrikk, venter det oppgaver for Statens vegvesen i Møre og Romsdal, uansett utfallet i avgjørelsen om ilandføringssted, om det blir Storvik eller Tjeldbergodden. Med utgangspunkt i det antall arbeidsplasser utbyggingen vil gi, er forventet trafikkøkning

nokså moderat. I anleggsperioden vil trafikken være noe høyere enn på sikt, det vil si i driftsperioden. Utbyggingen av vegnettet må stå i forhold til den trafikken man vil få etter at anlegget står ferdig.

Hvis det blir bygget terminal pluss både gasskraftverk og metanolfabrikk vil dette til sammen gi maksimum et par hundre arbeidsplasser. På sikt vil også annen petroleumsrelatert virksomhet kunne gi flere arbeidsplasser. I Statskrafts melding om gasskraftverk fra juni 1990 regner de med ca. 40 arbeidsplasser i driftsfasen. I Statoils melding om planlegging av tiltak i forbindelse med et transportsystem for gass fra Heidrunfeltet og anlegg for metanolproduksjon, fra mai 1990, står det at etableringen vil ha behov for ca. 110 ansatte i driftsfasen. Tilsammen utgjør de tre anleggene rundt 150 arbeidsplasser.

## VEGUTBYGGING TJELDBERGODDEN

For en terminal på Tjeldbergodden finnes det flere alternativer for vegtilknytning til riksveg 680, blant annet:

- Tjeldbergodden-Mistfjorden-Svanem (flere varianter).
- Tjeldbergodden-Reinsjøen-Årvåg (minst to varianter).

- Tjeldbergodden-bru over Dromnessundet ved Ulvsnes-Torsetsundet bru-Vean.

For Aure kommune og Møre og Romsdal fylke er det viktig at det blir vegtilknytning fra riksveg 680 fra Vean-over Torsetsundet bru-Ulvsnes – ny bru over Dromnessundet – og videre til Tjeldbergodden. En slik vegtilknytning vil gi de klart størst ringvirkningene av et ilandføringsanlegg på Tjeldbergodden. Dersom vegtilknytningen skulle komme lenger nord vil også ringvirkningene forskyve seg. Da blir vegen kort over til Sør-Trøndelag og Kyrksæterøra i Hemne kommune. Og derfra er det god vegforbindelse til Orkanger og Trondheim. Arbeidsmarkedet i denne regionen er større og langt mer spesialisert enn på Nordmøre.

For at ringvirkningene skal bli størst mulig for Møre og Romsdal fylke, er det viktig at riksveg 680 sørover fra Aure blir opprustet. Deler av eksisterende veg må opprustes med fast dekke, og det er behov for fast samband over Aursundet og Imar-sundet. Slik kommunikasjonene er i dag mot Kristiansund, representerer de absolutt en barriere. Vegstrekningen mellom Aure og Kristiansund er på 3,5 mil og har tre ferjestrekninger. Videre må vegforbindelsen sørøstover mot Halså og Surnadal rustes opp. Hovedruta for Aure, Tustna og Smøla til Halså, Surnadal m.v. blir dermed fylkesveg 363 og 362 – Espeset kryss riksveg 680 – Aresvik-Hendset kryss riksveg 71.

## VEGUTBYGGING STORVIK:

Hovedvegnettet i området er stort sett brukbart utbygd, men det er både behov for omlegging og opprusting. Langs riksveg 662 må det bygges ny veg forbi Haukebø.

Forts. side 5





Flyfoto over Storvik-området med artikkelforfatter Unni Eriksen Due innfeltet.

(Flyfoto: Harald Sæterøy)

Forts. fra side 4

Foreløpig er det ikke satt av midler til prosjektet i perioden 90-93. Ca. 2 km av fylkesveg 215 Hollingen-Malmefjorden har bare ett felt mellom Malmestranda og Sandsbukta. Dersom vegen skal rustes opp må dette partiet breddes utvides.

Hovedadkomsten til et eventuelt ilandføringsanlegg ved Storvik regner man med vil bli etter fylkesveg 228 fra Jendem, men for trafikk fra Aureosen vil ventelig fylkesveg 228 Aureosen-Storvik bli benyttet.

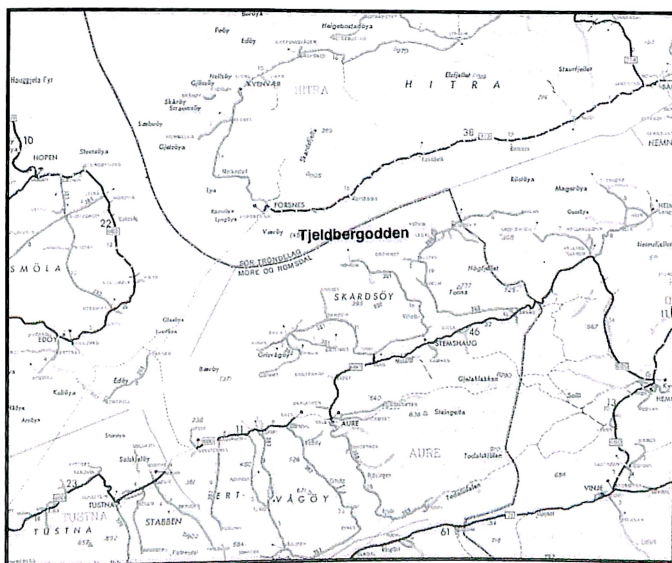
Hele den 9 km lange fylkesvegen med tilknytning til fylkesveg 215

på Jendem og i Aureosen har for dårlig standard (relativt smal og svak grusveg) og må derfor ombygges.

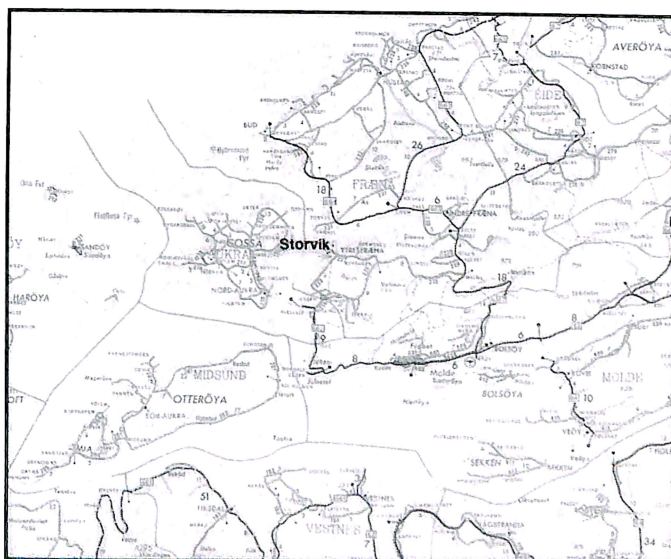
## BEVILGNINGER

Det er mye som tyder på at bevilgningene til vegsektoren ikke vil øke i årene framover.

Interessant blir det derfor om utbygger skal dekke kostnadene eller om pengene må tas over det ordinære vegbudsjettet. Da vil nok vegutbygging i forbindelse med ilandføring av gass fra Haltenbanken først ligge noen år fram i tid!



Tjeldbergodden i Aure.



Storvika i Fræna.





Blandeverket blander den ferdige massen som ligger klar i kjørebanelen, og leverer ferdig reproduisert asfalt til utleggeren på slep bak. Helt til høyre oppsynsmann Gunnar Gjengstø og overing. Roald Småge. (Foto: Viktor Storsveen)

# Asfaltgjenbruk på E 69

I forbindelse med fornying av ca. 8400 meter dekke i Brusdalen i år var vi interessert i å vurdere alternative metoder til konvensjonell dekkelegging.

Alternativene som ble vurdert i denne sammenhengen var:

– Sporfylling med forvarming

Anbudene viste at vi i utgangspunktet ville spare ca. 3 kr/m<sup>2</sup> i forhold til nest beste alternativ som var «Sporfylling med forvarming».

Denne spesielle gjenbruksmetoden og asfaltgjenbruk generelt er lite brukt her i landet. I løpet av de siste to årene er metoden brukt bare i Østfold og Akershus fylker. På kontinentet derimot er metoden langt mer utbredt.

Østfold vegkontor har gjort undersøkelser som viser at slitestjernetallet målt i SPS-verdi på en gjenbruksparsell på E 6 er bedre enn på tilliggende parseller lagt på konvensjonelt vis. De gode referansene fra Østfold vegkontor gjorde også at vi hadde få be-

tenkeligheter med å velge metoden.

Denne gjenbruksmetoden er på fagspråket kalt «Marinimetoden» etter fabrikanten av utstyret. Metoden går i korthet ut på at den gamle asfaltmassen blir kaldfrest etter at det på forhånd er strødd ut singel på vegbanen. Mengden av singel blir beregnet på bakgrunn av bortslitt masse som skal erstattes for å oppnå et opprinnelig plant tverrprofil. I dette arbeidet hadde vi god nytte av spormålestyret (ULY-bjelken) som i tillegg til spordybde også måler sporeareal.

Den oppfreste massen blandet med tilført singel blir deretter tatt opp av et mobilt

– Fresing + slitelag

– Gjenbruk

Under anbudsavgjørelsen ble gjenbruk valgt på grunn av at metoden kom gunstigst ut prismessig og at det her var tale om en parsell som var godt egnet til metoden av plassmessige og geometriske hensyn.

blandeverk som følger etter fresen. Her blir massen varmet opp til normal blandetemperatur og tilsatt nødvendig mengde bindemiddel for å oppnå kravet til en på forhånd godkjent blanderesept.

Fra blandeverket skjer utsprøyting av klebeemulsjon, og den ferdig blanda asfaltmassen blir matet over i en asfaltutlegger som følger etter blandeverket. En spesiell anordning gjør at fremdriften av utleggeren blir automatisk styrt av blandeverket. Etter utlegging blir asfalten komprimert og evt. avstrødd på vanlig måte.

Arbeidet pågikk i sommer i tidsrommet 11. juni til 27. juni med noen dager avbrekk på

grunn av maskinbrekasje. Arbeidet ble utført av VEI-DEKKE ASFALT i samarbeid med det danske firmaet DANSK ASFALTGENBRUK (DAG).

Siden dette var første gang metoden ble brukt i vårt fylke var vi noe spent på forhånd og noe usikre på trafikkavviklingen, spesielt i rushtiden, siden en slik operasjon strekker seg over en lengde på 3-400 meter. Trafikkhindring var på forhånd kunngjort og vi fikk ikke melding om vesentlige trafikkulempert bortsett fra et mindre uhell.

Vi fikk melding om klager på røykutslipp fra blandeverket selv om arbeidet ikke skjedde i direkte tettbygd strøk. Det



er få ulemper med slikt røykutslipp siden det er av relativt kort varighet på hvert sted, men forholdet bør likevel vurderes i spesielt tettbygde områder. Røykutslipp fra mobile blandeverk er ikke underlagt konsesjonsplikt, men SFT ble likevel underrettet om klagen.

Det er få visuelle mangler og feil å påvise på dekket, men det er antydning til «vaskebrett» som føles merkbar for trafikantene. Årsaken til dette er ikke klarlagt, men vi antar at det kan ha sin årsak i ujevnheter etter fresing. Det ble benyttet 1 stk. fres mot vanlig 2 stk. i tandem, slik at hastigheten på fresen måtte økes betydelig for å holde unna for framdriften ellers.

Ved evt. senere valg av denne metoden må det legges vekt på følgende momenter:

#### Fordeler:

- Gunstig pris
- Ressursbesparende (bindemiddel + tilslagsmatr.)
- Tjukkere dekke = lengre levetid

#### Ulemper:

- Krever god plass (få aktuelle vegstrekninger)
- Væravhengig (tåler ikke nedbør)
- Røykutslipp i tettbygde områder)

Roald Småge



Småge og Gjengstø sammen med deler av arbeidslaget bak på utleggeren.

(Foto: Viktor Storsveen)



Fresen gir fra seg ferdig masse foran på samlebåndet.



Slik ser fresen ut bakfra, mens den er i aksjon.



# KRIFAST er fortsatt i rute

De viktigste milepeler for virksomheten til nå i 1990 er nådd. Viktigst er kanskje inngåtte kontrakter for flytebru (ca. kr. 200 mill.) og 2. byggetrinn av hengebrua (ca. kr. 100 mill.), som begge ligger nær opp til tidligere antatte kostnader.

Videre synes nå tunneldrifta å komme i tilfredsstillende gjenge, og pågående betongarbeid med hengebrua er grovt sett i rute. Arbeid på vegparsellene, som delvis er tilpasset og avhenger av andre arbeider er også i rute.

Anleggsarbeidet kan i hovedtrekk kommenteres slik, når det gjelder arbeid utført i siste periode og dagens situasjon:

**Avsnitt nr. 1: Veger på Frei** ligger totalt sett litt foran oppsett plan. Bygging av 3 mindre bruer er utført/oppstartet, og det er nå tilgang på steinmasser, slik at tilpasning til opprinnelig plan skjer gradvis.

På **avsnitt nr. 2: Freifjord-tunnelen** kom arbeid i gang på begge stuffer i første del av juni, noe senere enn planlagt. En del driftstilpasning i startfasen er nå gjennomført, og de siste ukers produksjon synes å være nær tilfredsstillende. Fjellforholdene til nå har ikke bydd på overraskelser. Total inndrift ved månedsskiftet august-september er ca. 800 m (15%).

På **avsnitt nr. 3: Veg på Bergsøya** har arbeidet i perioden vesentlig dreid seg om tilretteleggende arbeid med adkomst/fylling til flytebrua og forberedelser for masseinntak m.v. ved Hamna/Halset. Grovt sett følges oppsatt plan.

For **Gjemnessundet bru, avsnitt nr. 4** har arbeidet i perioden gått tilfredsstillende. Det har vært arbeid kontinuerlig på brua i sommer, og i det alt vesentlige er tidligere forsinkelser innhentet. For betongarbeidet er det likevel en svært stram timeplan fram til ferdigstilling.

Ståldeler (innstøping, sadler, bolter, stag m.v.) er levert og i Frankrike er nå mer enn halvparten av kablene produsert.

**Avsnitt 7: Veg på Aspøya** følger grovt sett oppsatt



Fra omvisningen på KRIFAST i forbindelse med årets KRIFAST-konferanse, der prosjektleder Andor Wicken fortalte om prosjektets utvikling. I denne artikkelen, som er hentet fra siste tertialrapport, kan Wicken berette om et prosjekt som på alle områder praktisk talt følger timeplanen. (Foto: Viktor Storsveen)

plan. Vegarbeid foregår flere steder, men et par mindre entrepriser er blitt noe hindret av uforutsette forhold, bl.a. ras/utgliding. For de «kritiske» operasjoner som adkomst til bru i Straumsundet og til flytebrua vil dette ikke ha betydning. Knusing av pukke ved Skjevlingsneset er forbedret. Bygging av to mindre bruer er oppstartet.

Bortsett fra helt minimale arbeider er det ikke utført anleggsarbeid på avsnitt 5,6 eller 8.

## KONKLUSJON

for KRIFAST-prosjektet så langt må være at når det gjenstår i overkant av to (hektiske) år fram til åpning

– er det ikke forhold av formell karakter som er til

hinder for anleggsdrifta.

– er det ikke forsinkelser eller koordineringsproblemer på noe arbeidsavsnitt av slik karakter at det bør få konsekvenser for framdrift/ferdigstilling.

– alle de større arbeidsoperasjoner er oppbundet ved anbud/kontrakter.





Rasstedet på Aspøya. Vi ser sprekkdannelse også på den gjenstående delen av veien. (Foto: Odd Williamsen)



Stemningen blant de impliserte var langt i fra lystig da det siste raset gikk. (Foto: Odd Williamsen)

## KRIFAST-utbyggingen ønsket å spare dyrket jord og eikeskog:

# Men leiren skaper problemer!

På Aspøya er den nye vegtraseen i forbindelse med KRIFAST-prosjektet enkelte steder lagt nede ved sjølinjen, blant annet for å spare natur med eikeskog. Nå viser

«I uke 40 gikk det et nytt ras i veglinjen langs sjøen på Aspøya, på tross av positive laboratorierapporter.

Rasene går som følge av dynamittsprengning (25 kilos ladninger), for å få fyllingene til å sette seg. Veglinja er valgt for å spare dyrkbar jord og viltvoksende eikeskog».

Også det første av de tre rasene kom på samme sted som det tredje og siste raset. Den gang kom det over-

raskende på alle, mens det denne gang ble framprovosert av sprengning for å få grunnen til å feste seg.

Byggeleder for veger i dagen, Leif Husby, tilbakeviser likevel alle antydninger som går på at vegen over Aspøya vil forbli farlig etter at trafikken settes på.

– Selv om det har vært vanskelig å forutsi det som blant annet skjedde ved det siste

det seg dessverre at den miljøvennlige tanken fra planleggerne ikke blir helt uten hodebry. Vi sakser følgende fra «Nytt fra KRIFAST».

raset, ut fra hva vi hadde å holde oss til, så kan jeg i hvert fall si med stor sikkerhet at tiden vil jobbe for oss med de metodene vi nå bruker og at vegen blir sikker. Etter at vi har fylt igjen med masse på det siste rasstedet, vil vi belaste vegen med enorme mengder sten og masse, som igjen utgjør en belastning den aldri senere vil komme i nærheten av etter åpningen. Dessuten vet vi at all masse «setter seg»

over tid og stabiliserer seg, sier byggeleder Leif Husby.

De tre leirrasene forsinket det lokale anlegget og skaper Husby og hans stab ekstra hodebry, men det forsikres at forsinkelsen ikke vil få noen innvirkning på åpningsdatoen for den offisielle åpningen av KRIFAST, selv om denne skulle bli framskyndet noe, slik det nå antydes.



Det har vært boret i grunnen og tatt et utalls prøver. Dette har likevel ikke hindret leirrasene. (Foto: Odd Williamsen)



Også inne på Aspøya har man vært utsatt for leirras. Denne hytta har fått merke den uvennlige grunnen. (Foto: Odd Williamsen)



# Ungdommens trafiksikkerhetskonferanse går «nye veger»

Det var i forbindelse med fjor-årets FTU-konferanse (FTU=Fylkets trafikktryggingsutval) på Ulstein Hotell i Hareid at det ble bestemt å gå inn for en ungdommens trafiksikkerhets-

konferanse. Den første av disse er nå avholdt, og man legger opp til nye tiltak for å forene krefter og interesser som allerede finnes i samfunnet.

10 ungdommer fra de tre kommunene Ålesund, Fræna og Surnadal i alderen 16-17 år, ble invitert sammen med biltilsynsfolk, lensmenn og kommuneansatte som ellers har med ungdom å gjøre. Tanken bak var å få startet nye interesseforeninger som den Jan Roger Thomsen (bildet) nå er med å drive i Molde.

Jan Roger, som selv er lam og lenket til rullestolen etter ei trafikkulykke i 1985, deltar selv meget aktivt i dette arbeidet (se også side 29).

Til å forelese på konferansen, hadde man blant andre lege Ingar Lerheim, som sitter på massevis av fakta om den type skader man ofte ser der ungdom er inneblandet i ulykker. Dagfinn Moe fra SINTEF deltok og det samme gjorde Ruth Myklebust, Trude Holter og Magne Flemsæter fra Vegkontoret og biltilsynssjef Arne Johnsen, for å nevne noen av ildsjelene bak.



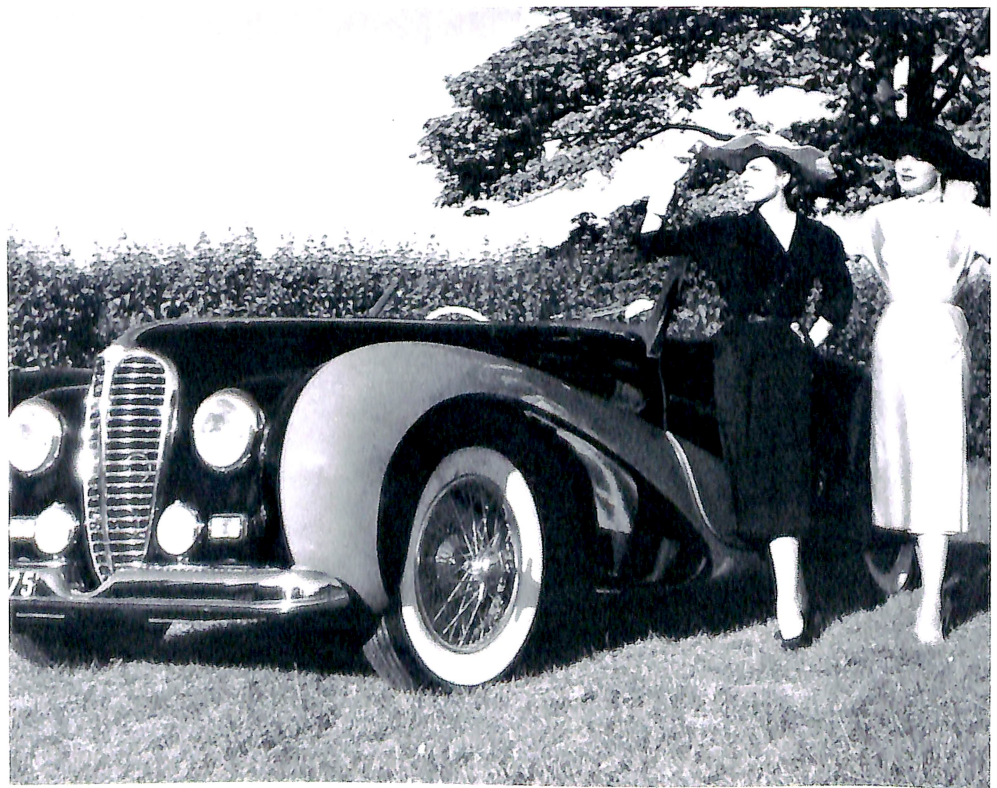
Jan Roger Thomsen og biltilsynssjef Arne Johnsen deltok på konferansen.

(Foto: Viktor Storsveen)

## Takk for real behandling

Hugos Tivoli ble stoppet av Biltilsynet i Kristiansund i forbindelse med tivoliets forflytning fra Molde til Kristiansund i sommer. Etter meldingen på radio og dømme, skulle man tro at Biltilsynet hadde forsynt seg skikkelig av tivoliets skilte.

Men riktig så ille var nok ikke virkeligheten. Dessuten var begge parter interessert i å samarbeide om de problemene som var til stede. Nå har Biltilsynet i Kristiansund mottatt dette kortet, fra Hugos Tivlo, med takk for real og grei behandling.





# Per Dyrli ble norgesmester!

Det ble pokal, rose malt trehest og massevis av hyggelige gratulasjoner for Per Dyrli på Vegsentralen, da han gikk til topps i norgesmesterskapet i presisjonskjøring for etatens folk på Voss i høst. Som om

ikke det var nok, gjennomførte Statens vegvesen Hordaland en meget vellykket bankett for deltagerne. Også lagmessig gjorde kjørerne fra fylket en kjempeinnsats med tredjeplass.

Foruten Dyrli i liten lastebil, var også Jon Ingar Eik i stor lastebil og Dagfinn Grønningsæther på veghøvel med på dette laget. Eik ble for øvrig nummer sju i sin klasse, mens Grønningsæther ble nummer åtte.

– Det var full klaff så og si under hele konkurransen som gjorde at jeg klarte å vinne, sier Dyrli. – Det eneste problemet var at jeg startet aller først og trodde at jeg ble vinket videre etter at hver enkelt øvelse var unnagjort, men det ble jeg ikke og som eneste deltager i klassen fikk jeg prikker på grunn av tidsforbruket.

– Men det var skikkelig artig å vinne. Fine premier, fin bankett og ekstra morsomt at så mange jeg ikke kjente fra før kom bort for å gratulere med seieren, sier en meget fornøyd Per Dyrli, som til daglig ikke er sjåfør! Han er ansatt på verkstedet på Årø.

En halv dag med spesialtrening før avreise var tydeligvis nok!



Per Dyrli ble norgesmester på Voss. Her diskuterer han taktikken med manager Odd Harnes. (Foto: Viktor Storsveen)

## Fylkesmesterskap i presisjonskjøring for veghøvelkjørere:

# Dagfinn Grønningsæther best

Fylkesmesterskapet for veghøvelkjørere ble arrangert den 15. juni ved Vestnes veggarasje. Som tidligere år, hadde man en samling for veghøvelkjørerne, der maski-

ner, utstyr, slidedeler (spesielt system 2000), oljer, praktiske og tekniske problemer, samt oppgaver for veghøvelene ble diskutert.

En veghøvel er en svært kostbar maskin både i innkjøp og drift. Det er derfor viktig at disse maskinene utnyttes og brukes best mulig.

Vegmesterskapet i presisjonskjøring, kan derfor være en måte å øke yteevnen og

dyktigheten i det daglige arbeide. Det møtte 12 maskinførere til denne samlingen, men vi savnet deltagere fra T-1 Gurskøy og T-9 Surnadal. Vi håper at disse kommer desto sterkere tilbake neste år.

Seks maskinførere deltok i

veghøvelkonkurransen.

Disse viste stort pågangsmot og stor dyktighet i sin gjennomføring. Resultatene ble:

1. Dagfinn Grønningsæther, Valldal 25 prikker
2. Odd Vatne, Ørsta 35 p.
3. Egil Sæther, Isfjorden 45 p.

4. Hilmar Stein, Skodje 65 p.

5. Knut Bjerkelund, Averøy 174 p.

6. Oddbjørn Tomren, 267 p.

De to fremste gikk dermed til NM-finalen på Volss. (Se ovenfor).



# Våger vi i framtida å bygge fleir tunneler over eller under vatn?

**Dette foredraget vil omhandle vårt syn på mulighetene for å finansiere fleire undersjøiske og ordinære tunneler i Møre og Romsdal med og uten bompenger. At det blir bygd**

**fleire tunneler er det vel ingen tvil om, men i denne sammenheng snakker vi om store prosjekt som gir et helt annet tilbud enn tidligere.**

Først ordinære anlegg. Selv om utstillingen her i Ålesund nå tar for seg den søndre delen av fylket, så må vi se på heile fylket under ett og jeg kommer derfor til å nevne prosjekt som også ligger i andre deler av fylket. Når det gjelder anlegg som skal finansieres heilt eller delvis over statsbudsjettet, så må jeg gjøre en ting klart, og det er at ikke noe prosjekt har fått klarsignal før det er endelig vedtatt av Stortinget under budsjettbehandlingen. En prioriteringsliste som ikke er noe annet enn det, og som kan avvikes, får vi hvert fjerde år gjennom behandlingen av NVVP. Hvordan er det så med plass til nye prosjekt i inneværende periode som dekker 1990-1993? Av store prosjekt som allerede er inne har vi et som dominerer, og det er KRIFAST. I tillegg vil vi nå få rassikring av E 69. Er det så plass til fleire store prosjekt? I tilfelle det er det, så er det et prosjekt som står i en særstilling. Stortingets samferdselskomite ba om at dette prosjektet skulle oppstartes i inneværende periode, og prosjektet er verken en tunnel eller ligger på Sunnmøre, men Aursundprosjektet i Aure kommune. Oppstart av dette prosjektet bygde imidlertid på at det ble bevilget 1,5 milliarder kroner ekstra til veiformål i perioden og dessuten må vi nå få full kompensasjon for ekstraavgiftene for rassikring av E 69. Nå har imidlertid disse 1,5 milliarder kronene forduftet samtidig med at de som utgjorde flertallet i samferdselskomiteen skiftet posisjon, og hvis ingen her i salen heller veit hvor de er å finne så tror jeg ikke noe mer på dem. Konklusjon: Ingen nye tunneler over det ordinære budsjettet før 1994, ihvertfall.

Hva så med 1994-97? Krifast skal fremdeles ha en stor uttelling i 1994 og den kan bli stor

dersom vi må kompensere for at vi ikke har greid å holde bevilgningstakten i den perioden vi nå er inne i. Dessuten har vi fremdeles store uløste oppgaver på det eksisterende vegnettet. Vi har avviklingsproblemer i Ålesund, vi har fortsatt mange rasfarlige strekninger igjen, vi må få opp bæreevnen slik at varetransporten kan skje rasjonelt og ikke minst så har vi landets største grusvegnett både absolutt og relativt. Vi er vel av den oppfatning at disse oppgavene må få høyere prioritet enn mange av de store prosjekta. Skal vi så få plass til et stort prosjekt i 1994-97, vil jeg tippe at politikerne føler seg bundet av tidligere prioriteringer og fortsatt holder Aursundprosjektet som nummer en. Konklusjon: Det ser også dårlig ut i neste periode m.h.t. finansiering av store prosjekt over det ordinære riksvegbudsjettet, dersom det bevilgningsnivået vi i dag har for riksvegene, skal holde frem.

## BOMPENGE-FINANSIERING

Hva er kravene til å få en slik finansiering godkjent? De viktigste er lokal tilslutning, dvs. berørte kommuner og fylket må ha gjort positive vedtak. Dessuten må det være slik at ved delt finansiering, så må bompengene finansiere minst halvparten av investeringskostnadene. En nøktern finansieringsplan må også selvsagt ligge på bordet. Hvilke typer prosjekt er det så som blir bompengefinansiert? Det er for det første de virkelig store prosjekta der det ikke finnes mulighet (eller vilje) til finansiering over ordinære budsjett og det er andre mindre prosjekt som av en eller annen grunn ikke blir prioritert innen de ordinære rammene. Også prosjekt som før eller seinere vil



*Førstekonsulent Leif Magne Lillebakk under foredraget i Ålesund. (Foto: Viktor Storsveen)*

komme, har vi tatt i bruk bompengefinansiering på for å fremskynde realiseringa av prosjektet. I noen tilfeller har bompengefinansiering vært tungen på vektskåla for realisering. Felles for disse prosjekta er selvsagt at de må ha et inntekspotensiale.

Resten av dette foredraget vil jeg konsentrere om bompengefinansiering og særlig da ta for meg våre vurderinger av inntektssida og trafikantenes situasjon.

Som nevnt er blandet finansiering blitt brukt også i Møre og Romsdal, jeg kan nevne prosjekt som Aurnes ferjekai, Gravanvesvegen, Herøybrua og Vestnes ferjekai. Med de regler som gjelder ville ikke

Atlantehavsveien blitt godkjent uten videre i dag. At det nå ser ut som at den ganske ubesværet er i stand til å finansiere over halvparten av investeringskostnadene, tar vi selvsagt som en svært positiv hendelse.

Denne 1/3 på Atlantehavsveien eller 61% på KRIFAST er imidlertid ikke det som trafikantene må betale totalt sett. I tillegg til investeringskostnadene, må trafikantene dekke rentene på bompengelånet. Får vi en svikt i forutsettningene blir andelen renter større og bompengene må økes tilsvarende. Selv om vi tar hensyn til inflasjonen som det her er gjort så er bompengefinansiering en dyr finansieringsform. Trafikant-



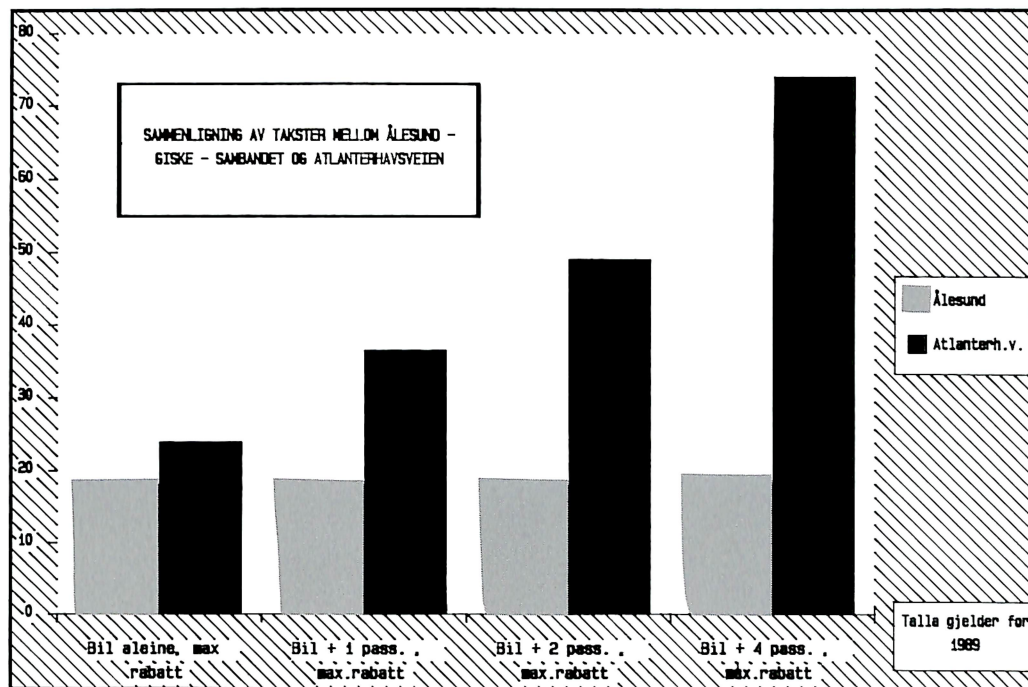
ene har likevel det lyspunktet at til forskjell fra ferjetakstene, så vil bompengeneinnkrevninga for eller seinere opphøre.

For å svare på spørsmålet om fleire tunneler, må vi se på hvilke faktorer det er som fastsetter inntektene et samband kan få.

Inntektene er selvsagt det som trafikantene er villige til å betale og myndighetene synes er rimelig å betale. Det første spørsmålet som melder seg da, hvilket takstnivå? Her har det vanlige vært å ta utgangspunkt i ferjetaksten pluss et tillegg som forsvarer med økt nytte og sparte tidskostnader. Vi har stort sett lagt oss på den linja at dette tillegget skal være på 3 takstsoner (ca. 20-25%) og med mulighet til å gå opp til 40% om det av økonomiske årsaker er nødvendig.

Enda viktigere er rabattordningene. I NVVP foreslås det rabattsystem som gir rabatter fra 30% og oppover til 50% alt etter hvor mange passeringer som forhåndsbetales. I de vedtatte prosjektene her i fylket har det i Stortingets vedtak vært forutsatt rabatt på linje med hva som til en hver tid gjelder på ferjene. Diskusjon om fastsettelse både av takstene og rabattene fører til ulik belastning av trafikantene etter hvor i fylket de bor. La oss sammenligne de to bompengesambanda vi har nå. I Ålesund hadde vi flere soner i de sambanda som ble nedlagt. Alt fra sone 2 til sone 6. Takstene er satt opp etter sone 3 +40% og prisjustert opp med en faktor som det er vanskelig å komme til enighet om.

Vi ser at med rabatt så vil alle med lett bil komme bedre ut enn med ferge, med to passasjerer er det enda bedre. Så ser vi på Atlanterhavsveien. Her er det valgt et annet rabattsystem. Det relative tillegget for veg sammenlignet med ferje, er omtrent det samme. Sammenligner vi Ålesund-Giske med Atlanterhavsveien får vi et overraskende resultat. Selv om Atlanterhavsveien skal koste sone 2 + ca. 22% mot sone 3 + 40% her, så ser vi at enkelttakstene ligger nær hverandre, ja faktisk høyere for flere grupper på Atlanterhavsveien. Ser vi på utslaga når vi tar med rabattene så blir forskjellen meget overraskende at Atlanterhavsveien for flere trafi-



Her ser vi hvor forskjellig rabatt-ordningene slår ut i sammenligningen mellom Ålesund-tunnelene og Atlanterhavsveien.

kantgrupper er mange ganger dyrere.

Hva er så poenget med dette? Jo, inntektsnivået er svært avhengig av hvilken takststruktur og hvilke rabatter som brukes. Det kan og bli dyrt for trafikantene når ekstra kjørelengde kommer inn i tillegg. Spørsmålet er hvor mye trafikantene er villige til å betale. Her i Ålesund har vi ikke hørt at folk synes det er billig. Det er imidlertid svært billig for mange. De som førkjørte, gikk eller krøp til fergetakst og ikke trengte bil på mer enn en side av fjorden har helt klart fått det dyrt hvis de ikke er istand til å organisere kameratkjøring, men er avhengig av egen bil eller buss. De som imidlertid stort sett reiser innen Giske kommune har jo fått et kjempeprosjekt gratis. På Averøya med langt høyere kostnader absolutt og ikke minst relativt, har jeg ikke møtt den stormen som vi har fått fra Ålesund-distriktet. Hvilken lærdom kan vi så trekke av dette? En kan være at trafikanter med et forholdsvis dårlig tilbud er villige til å betale mer enn trafikanter som var vant med et godt utbygd ferjesamband med hyppige avganger, dette er noe vi må ta hensyn til i fremtida. En annen lærdom er at vi må være skeptisk til å lage prognoser som bygger på at folk går over fra kollektivtrafikk til privatbil sånn uten videre når det medfører stor trafikkøkning. Dette burde vel også være heilt klart ut fra miljøhensyn.

Hvilke samband står vi så overfor som kan realiseres? Her synes jeg det er greit å ta utgangspunkt i dagens situasjon og se på hvilke inntekter vi i virkeligheten har på de fergesambanda som vi så gjerne vil bli kvitt. I tillegg til aktuelle ferjesamband på Sunnmøre har jeg tatt med de inntektene som i dag kreves inn på ferjene som avløses av Skålavegen og KRIFAST.

Hareidsambandet, med nedlegging av hurtigbåten, kombinert med Eiksunds-

sambandet kan økonomisk være forsvarlig bygd ut i riktig rekkefølge. Dette krever først at vi er villige til å gå så dypt som det er nødvendig og ikke minst at trafikantene er villige til å gå så dypt. Ikke bare må det være miljømessig vurdert attraktivt av trafikantene, men også økonomisk for gjennomgangstrafikk som vil ha omkjøringsmuligheter Festøy-Solevåg. Og ikke kom og snakk om ekstra rabatter for gjennomgangstrafikken, da vil vi

Forts. side 17



Overingeniør Anders S. Moen (til venstre) blir her presentert for planene med Sunnmørsvegen, som mellom annet omfatter bru over Nordalsfjorden. (Foto: Viktor Storsveen)



# Arbeidstreningssverkstedet med rasteplasser som spesialitet

Statens vegvesen Møre og Romsdal har fått til et prisverdig tiltak i lokaliteter på Vestnes veggarasje der et eget arbeidstreningssverksted nå er i gang. Fingerferdige folk, som er tvunget til å bruke kortere eller lengre tid for å trene seg opp igjen til

et yrkesaktivt liv, skal i en overgangsperiode få muligheten til å arbeide nettopp i dette treningssverkstedet. For å gjøre hverdagen meningsfylt, er det nå utarbeidet en rekke forslag til produkter, som med stor fordel nettopp kan lages her.

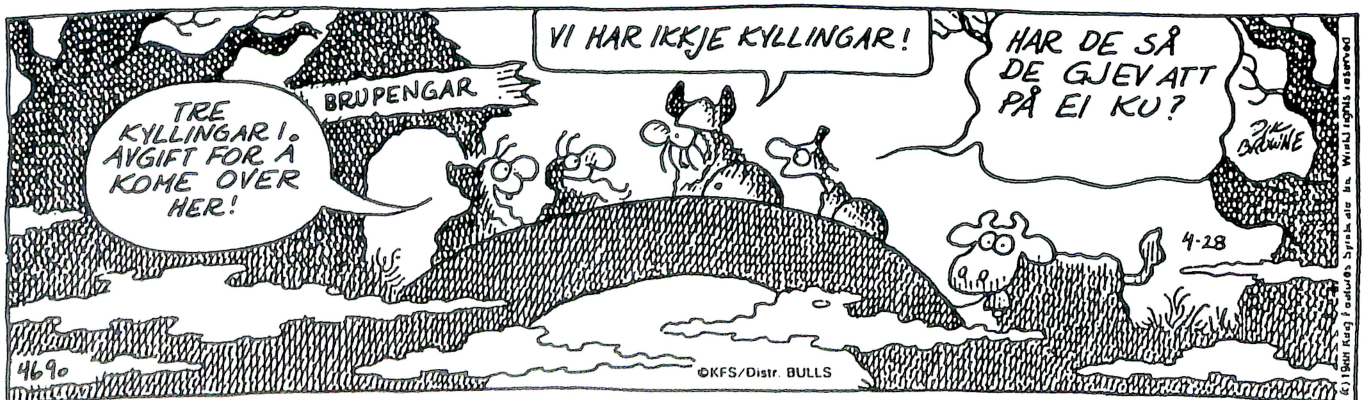
Rasteplasser trenger ofte robuste, men også miljømessig og designmessig tiltrekkende møbling. Her har iderike personer tilknyttet vegvesenet i Møre og Romsdal vist sin klasse. To typer rasteplassmøbler i kombinasjonen tre og betong er allerede utarbeidet og også plassert ut i landskapet til stor glede for lokalmiljø og øvrige vegfarende.

Det er en rekke opplagte fordeler ved de to rasteplassbordene som bør komme til nytte når man går ut å markedsfører produktene både i og utenfor distriktet. Møblene er robuste, står stødig og kan overhodet ikke velte, vedlikeholdsfrie i mange år, kan stå ute hele året og trenger derfor ingen vinterlagring, enkle å montere og de kan heller ikke stjeles, dersom man ikke benytter kranvogn.



En av ideskaperne, Tore Andersen (over), ved bordet som har fått navnet «Venge-tind». Nedenfor ser vi det andre bordet som heter «Romsdals-horn» og som er plassert på Atlanterhavsvegen.

(Foto: Viktor Storsveen)





# Nye maskinførere bestod fagprøven

Det er ikke lett for ungdom å slippe til i dagens stramme arbeidsmarked. De få som derfor får sjansen til å ta fagprøver har i hvert fall sikret seg et konkurransemessig stort fortrinn sammenlignet med unge kollegaer fra skolebenken. Jan Kåre Stubseid og Kåre Neraas er to ungdommer som har fått sjansen til fagmessig skolering gjennom Statens vegvesen, og de har tatt godt vare på den.

I alt 3500 timer på forskjellige maskiner, har Stubseid og Neraas vært gjennom før lærlingekontrakten var fullført i månedsskiftet september/oktober. Veghøvel, hjullaster, valse, gravemaskiner og knuseverk, har stått på dagsorden for de to ungdommene.

I tillegg til lærlingekontrakten, har de gjennomgått lærlingeskole og bestått den teoretiske delen til fagprøven der. Den praktiske prøven ble gjennomført på anlegget Åndalsnes-Stein, og bestod av følgende elementer: Opplasting av sprengt fjell på dumper og opplasting og transport av pukk. Videre bestod prøven

i utlegging av bærelag etter fliser og komprimering med valse til slutt.

Så får vi tro at Jan Kåre Stubseid og Kåre Neraas får jobb enten i vår etat eller i det «sivile» etter at militærtjenesten på 12 måneder er unnagjort neste høst.

*Jan Kåre Stubseid (øverst) kan være fornøyd med innsatsen som har ført til at han bestod fagprøven som maskinfører. Til høyre sammen med kollega Kåre Neraas, som også gjennomgikk det samme opplegget og klarte seg bra.*

*(Foto: Ottar Brudeseth)*



## Klipperen «Buskis»

I vårt fotoarkiv fant vi dette bildet, som riktignok har ligget siden i fjor sommer, men som fortsatt skulle ha interesse for de av etatens folk som er opptatt med utstyr for kantklipping.

Mindre skulle ikke denne interessen bli nå som kjemikaliesprøytingen blir fjernet i løpet av fire år. Her er «Bu-

skis» montert på hjullaster, og vi ser tydelig kjettingen, som kutter det aller meste av det som måtte komme i dens veg.

*Oppsøynsmann Per Brandli (til v. og maskinfører David Grovdal foran «Buskis».*

*(Foto: Ottar Brudeseth).*

Det var maskinopsøynsmann Asbjørn Molaup som presenterte «Buskis» den gang bildet ble tatt.



# Vegdirektoratets undergang!

Vakre Vegers pris 1990 er tildelt undergangene med tilhørende områder i ny E 18 i Stavanger sentrum. Prisen tildeles for utforming av et element i et veganlegg.

Statuttene for Vakre Vegers pris forutsetter et anlegg med gode estetiske kvaliteter som er tilpasset omgivelsene. Årets vinneranlegg tilfredsstiller dette kravet, samtidig som det tilfredsstiller den trafikksituasjon det er tiltenkt. Veg- og gateanlegg i byer er krevende og vanskelige fordi så mange ulike hensyn og krav må tilfredsstilles innen meget begrensede arealer. Gode løsninger er et resultat av helhetlige vurderinger der alle enkeltlementene settes i en sammenheng. Undergangene med tilhørende anlegg tilfredsstiller fullt ut disse kravene.

Juryen vil spesielt bemerke:

- Anlegget er planlagt og bearbejdet ned i den minste detalj som er konsekvent gjennomført.
- En meget høy standard på materialbruken.
- Undergangene har et meget funksjonelt gangvegssystem der undergangen er et naturlig rutevalg og representerer den korteste gangavstand over kryssområdet.

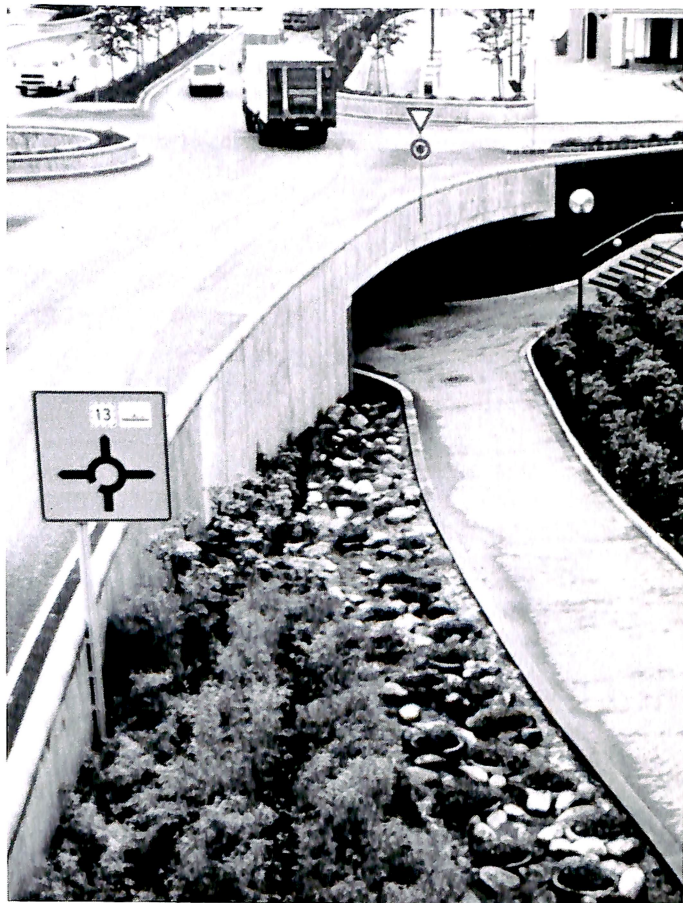
- Vegetasjonsbruken er spennende og viser en stor vitalitet. Bekken som føres gjennom den ene undergangen er et helt spesielt element som anlegget benytter fullt ut.
- Konsekvent planlagt og effektivt belysning i undergangene.
- Samspillet mellom kommune, vegmyndighet og involverte konsulenter vitner om et grundig planarbeid og samarbeid på tvers av etat- og faggrenser.

Det er i år tredje gang Vakre Vegers pris utdeles. Tidligere premievinnere er parsell av Strynefjellsvegen og Landstads plass i Sandefjord.

Selve prisutdelingen vil finne sted i Stavanger senere i høst.

*Vakre Vegers Pris 1990 til undergangene med tilhørende områder ved den nye E18 i Stavanger sentrum.*

Planeggerne har hatt en vanskelig oppgave, men har vist evne og vilje til å se bort fra halvgode løsninger. Resultatet er blitt et forbillig anlegg, som byen kan være stolt av.



## Høyeste tillatte aksellast hevet

Vegdirektoratet har vedtatt å heve høyeste tillatte aksellast for lastebiler og vogntog. Fra 1. september øker vektgrensen for driv-

aksler fra 10 tonn til 11,5 tonn. Samtidig øker høyeste tillatte boggi- og trippelboggilast til henholdsvis 18 og 24 tonn.

Endringen er i første rekke et ledd i å tilpasse de norske bestemmelsene til EF. Den økte aksellasten vil ha stor betydning for transportnæringen i Norge.

- Jeg vil likevel ikke legge skjul på at økt aksellast også har sine negative sider. Beregninger tyder på at de vedtatte endringene vil påføre Statens vegvesen

opptil 100 millioner kroner årlig i økte vedlikeholdskostnader, sier avdelingsdirektor Kjell Levik i Vegdirektoratet.

For å redusere de uheldige

konsekvensene av de nye aksellastbestemmelsene er det derfor samtidig vedtatt å redusere de såkalte frimarginene ved overlast til et minimum.



Bløt og dårlig masse skaper forsinkelser, men:

# Remmem-Kjelbotn i full gang

Den nye riksveg 62, Remmem-Kjelbotn i Vestnes kommune, er i full gang. Den 4,3 kilometer lange parsellen fra Remmemselva, en kilometer innenfor Vestnes sentrum til det nye krysset med E69 ved Kjelbotn, vil bli

en enorm avlasting og et stort miljømessig fremskritt i forhold til eksisterende vegnett. Senest sommeren 1992 skal anlegget stå ferdig, men bløt og dårlig masse, gjør at det blir vanskelig å forsere fremdriften vesentlig.

Vegbredden på 8,5 meter vil gi en tidsmessig god veg. I teorien er den da også dimensjonert for 110 km/timen! Så høy vil selvsagt ikke den høyeste tillatte hastighet bli.

Anleggsleder er overingeniør Einar Drugli, og han er i øyeblikket mest bekymret for et alt for bløtt terreng. For å få en veg som skal holde i lang tid og med stor trafikk, er det derfor viktig at det grunnleggende arbeidet blir gjort skikkelig og at man ikke går for raskt frem på nåværende tidspunkt.



Oppsynsmann Arne Leikanger sammen med folk fra en av entreprenørene.



Vegvesenets folk gjør sin del av jobben på anlegget Remmem-Kjelbotn, som allertede er godt i gang. (Foto: Viktor Storsveen)

Forts. fra side 13

få store økonomiske problemer. En nedlegging av ferja Festøy-Solevåg er neppe aktuell, og om så ille skulle skje, så vil det få innflytelse på takstene i både Eiksund- og Hareidsambandet. Da må takstene her tilsammen ikke overstige dagens ferjetakst pluss eventuelle tidsbesparelser som sannsynligvis er nær null. Tungtrafikkens problemer med store dyp kjenner vi, også økonomisk er dype tunneler derfor ikke ønskelig.

Eiksundsambandet aleine har vel vegvesenet sagt sin

mening om mange ganger. Jeg er fullt klar over at et enstemmig fylkesting er av den oppfatning at inntekten skal klare å finansiere sambandet, men jeg tror aldri at det har vært en bank som ville gått inn og finansiert noe slikt.

Står vi da ikke igjen med noe som helst? Jo, jeg tror at fremtida vil kunne bringe oss endel gode prosjekt av mindre til moderat størrelse som kan finansieres delvis med bompenger. Delvis bompengefinansiering har mange fordeler. Vi får en

politisk vurdering/prioritering av prosjekta, vi vil helt sikkert mye lettere kunne enes om trafikk- og inntektsprognoser og dermed lande på et for trafikantene akseptabelt takstnivå. Minuset her er at det vil ta sin tid å få det realisert, men det er bedre med lang ventetid enn å satse på et blindspor som ikke fører frem og som helt sikkert er med på å forsinke prosjektet betraktelig når først taktikken endres. Her vil selvfølgelig mange prosjekt stå i kø fra heile fylket og det er vel her meir tale om politisk prioritering enn Veg-

vesenets vurderinger til syvende og sist, men det er klart at Eiksundsambandet, Todalsfjordsambandet og Tresfjordbrua står lengst fremme i køa. Kanksje Lep-søybrua og Øksendalstunnelen også kan få inn noe i bompenger, selv om det her vel er mest sannsynlig med kun ordinære midler.



# Hederlig fotball-innsats

I år ble vegcupen i fotball arrangert på Lillestrøm fra 15.-17. juni. Det er andre året at vegcupen blir arrangert etter ny modell. Den nye modellen går ut på at alle fylkene deltar i sluttspillet, som blir arrangert i løpet av ei helg. Det nye i år, var at fylkene kunne stille med damelag. 12 fylker stilte med damelag, vi stilte

**Av Harry Berg (oppmann)**

På grunn av 2-3 forfall hadde vi ikke mer enn 11 mann da vi reiste fra Vegsentralen tidlig på fredag morgen. De fleste kom fra vårt bedriftslag som i år spiller 7-fotball. Vi var også forsterket med fire spillere fra Sunnmøre, dei var alle tidligere aktive spillere, som gjedde tidt i på det gamle julelag og kjeiserlaget.

Under bussturen ble lagformasjonene og taktikken bestemt. Vi var kommet i pulje med Finnmark, Telemark og Sogn og Fjordane, kun seierherren av gruppen gikk videre til semifinale. I den første kampen på fredag

ettermiddag møtte vi Finnmark. Her gikk vi tidlig opp i en 2-0 ledelse, etter spillende oppmann hadde scoret med et langskudd fra midtbana. Hans beste scoring noen gang. Finnmarks lagleder kommer aldri til å glemme skuddet, sa han. Kjell S. Sylte scoret vårt andre mål. Resten av kampen holdt vi unna for Finnmark, selv om dei scoret et mål i sluttminuttene.

Neste kampen var mot Telemark, også på fredag. Telemark hadde tidligere tapt 3-0 mot Sogn og Fjordane. Vi vet enda ikke om det var undervurdering fra vår side, eller om Telemark hadde mobilisert ekstra mot oss. Dei seira 2-1, sikre kilder sa at i

ikke med lag, kanskje vil damene våre prøve neste år?!

Dameturneringa er et festlig innslag som er kommet for å bli, det sosiale samværet blir også mye bedre.

Vegdirektoratet ble vinner av den sportslige delen hos damene.

allefall et av måla deira var klar offside. Vårt mål ble scoret av spillende oppmann, som hadde en lykkedag på bana.

Fredagsnatta gikk med til å finne ut hva som skulle til for å nå semifinalen. Motstander lørdags morgen kl. 9.00 var Sogn og Fjordane, vårt nabofylke. Her hadde vi lenge måltørke, men til slutt scoret Johan Amdam for oss, men seieren varte bare 1-0. Vi frykta at det var i minste laget for å avansere til semifinale, som var målet.

No gjenstod det to avgjørende kamper i gruppa vår uten at vi kunne gjøre noe med det endelige resultatet. Vi måtte vente i

spenning i tre timer, men vi korta tida med å sjå på mye fin fotball rundt oss. Den neste kampen i gruppa vår vann Finnmark 3-0 over Telemark, siste kampen mellom Finnmark og Sogn og Fjordane vart altså så spennende som vi frykta. Seier til et av lagene ville berge semifinal plass for dei, uavgjort ville føre oss til semifinale.

Fem minutter ut i andre omgang scoret Finnmark. Sogningene fikk ikke mål selv med oss som ekstra heilagjeng. Dermed var vi utslått på minst mulig margin og Finnmark gikk videre til semifinale som dei tapte 1-0 mot Troms.



## Smøla-tur

Torsdag 7. juni kl. 0730 – bussen rullet ut fra Fylke 1990 til Smøla og Veidholmen var i gang. Vi var etter et skjema til 11 timer og 10 minutter, etter hadde ett eller annet fore akkurat når vi skulle opp Inger, var første ordinære stopp på Atlante

Då vi kom av ferga på Edøya ble vi møtt av Tore Kuløy. Han viste seg fort å være en fargerik fyr med krasse kommentarer om det meste.

Første stopp var Edøy gamle kirke fra 1190 eller der omkring. Kirka har vært både bombet og brent, så det var lite igjen av originalen. Oppussingsarbeidet var imidlertid godt i gang til 800-års-jubiléet senere i år.

Da vi kom ut av kirka fløyte buss-sjåføren i hornet for å samle tropene, og vi dro videre for å møte ei fjern fortid på Kuløya. Vi hadde ikke så mye tid, så vi konsentrerte

oss om det som Kuløya først og fremst er kjent for, nemlig Kulisteinen. Den er en runestein fra vikingtida, trolig reist rundt år 1000 e.Kr. Den er et av de tidligste kristne monumenter i Norge, og det er samtidig første gang en kjenner til at navnet «Norge» er nevnt innenlands ifølge Kuløy. Han fortalte at den øverste delen av Kulisteinen aldri er funnet. Dermed fulgte diverse historier om menneskelig ubetenksomhet og vandalisme, før han automatisk gled over til å snakke om de stygge skjæringene langs nyvegen. Men, som han sa, man kan vel ikke vente annet så lenge det er velutdannede ikke-røykere som bestemmer i denne verden.

Velferdsturen gikk i flott sommervær. (Foto: Trygve Vestad)

Da vi skulle dra videre kunne ikke Kuløy bli med lenger pga. proble-





Bak fra venstre:  
Runar Amdam,  
Johan Amdam, Hans  
P. Erstad, Jan  
Nygård, Kjell S. Sylte  
og Arnt Silseth.  
Foran fra venstre:  
Dag W. Andersson,  
Terje Nordli, Odd A.  
Lindseth, Rolf A.  
Hamre og Harry  
Berg.

Herretureringa vart vunnet av Sør-Trøndelag etter ekstraomgangar og straffesparkkonkurranse. Neste års arrangør er også Sør-Trøndelag. På lørdagskvelden vart det

arrangert bankett for deltakere og på Olavsgaard Hotell. Det var middag med premieutdeling, seinere var det dans. Alt i alt et vellykka arrangement iscenesatt av bedriftsidrettsla-

gene til Vegdirektoratet og Akershus fylke. Til neste års turnering håper vi på økende interesse fra vårt fylke, en seier i turneringa er ikke umulig. Vi må også få arrangert

treningar til neste år. Må også få rette en takk til alle deltakere, ledere og arrangører for årets arrangement. Vi sees enten på Gol eller til neste års fotballcup.

# med historiske «gløtt»

shuset. Velferdsturen allerede noen minutter sorm Unni som vanlig dra. Etter å ha plukket rhavsvegen. Den viste

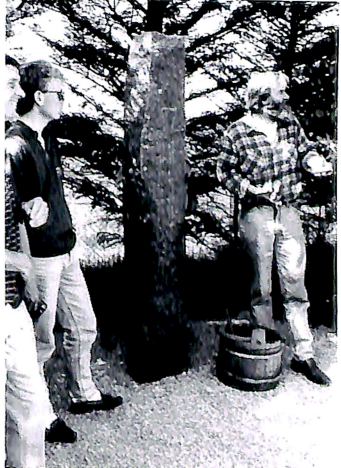
seg fra sin beste side i strålende solskinn, så vi var lite motiverte for å hoppe inn i bussen igjen. Men, men – det må vel til når en bor i et ferjefylke. Vegkontoret har flere gode «guidetalenter», så turen til Aukan gikk ganske fort.

mer i fjøset. Vel framme på Veidholmen skulle vi spise middag. Det var ikke plass til oss på Havkroa, så vi ble forvist til samfunnshuset. Det var ikke spesielt trivelige lokaler, men middagen var desto bedre – laks og karamellpudding. Vi rakk bare en kort svipptur med bussen innom Veidholmen sentrum, og det var synd. Det hører visst med til sjeldenhetene at det er finvær og sol der, så vi burde vel ha grepet sjansen når den var der.

også i bussen. Da hadde sjåføren satt på de siste «julelåtene» med New Jordal Swingers. Allsang-general Liv ledet an med heftig julesang – midt i juni! Vel over på andre siden av fjorden var vi innom på KRIFAST en tur og inspiserte kontorene før vi dro videre til Molde. Williamsens kontor var ryddig!

Det ble en lang dag, litt for mye buss og for lite av Veidholmen og Atlanterhavsvegen. Alt i alt var det likevel en fin tur.

Bussturen tilbake til Molde forbigåes her stort sett i stillhet etter som undertegnede enda var relativt trøtt etter nattarbeid tidligere i uka. De fleste synes vel at «soling» på ferjedekket var mer en behagelig avveksling fra en heller varm buss. Da vi nærmet oss Kvitnes var imidlertid stemningen god



Historiske «gløtt» på Smøla. Edøy gamle kirke (til venstre) og Tore Kuløys funn (til høyre).

(Foto: Trygve Vestad)



# Rakk dei ferja?

## Frank ville gjerne kjøre om kapp då tilboda kom

På riksveg 62 mellom Molde og Høgset raste ein motorsykkel, ei maskin med stor boring og fri eksos. Eit langt og i alle oljeregnboga sine fargar utspjåka kopparrør låg bak i staden for lydpotte og det kom djupe drønn som frå bombenedslag når motoren gjekk sakte, men når sykkelen kom opp i over 60 km/t smelta eksplosjon-

Sykkelen låg her i det høge registeret heile tida, for vegen over Fursetfjellet er brei, rett og lite trafikkert. Og dei skulle rekke ferja.

Det var Frank Hansen som hadde vore ein rask tur til Åndalsnes, og no var på veg heim til Kristiansund. Bakpå satt Elisabet. Sidan dei til dagleg aldri vart kalla anna enn Frank og Betty skal dei ikkje heite anna her heller. Betty sat med lange spisse bein ut frå den tronge jakka og hadde ein liten hjelm på hovudet. Ho sat litt høgare enn Frank, med hovudet litt til sides for å sjå over skuldra hans. Han styrte, sat framoverbøyd med kort hals, vaktstom på kva vegen kunne framby av overraskingar. Det var ein ganske tidleg sommarmorgon, i førstninga med litt tåke og kort synsfelt, så ein måtte sjå seg for. Landskapet låg bada i dogg og vegbana kunne plutselig vere våt. Det måtte hårfin styring og balansering til.

Likevel ville Frank gjerne kjøre om kapp, når tilboda kom. Det gjorde dei sjeldan, fordi motorsykkelen allereie gjekk på full maskin. Berre unntaksvis var det nokon som baud om kapp. Ved slike høve ga Frank full spikar og holdt gassen i botnen til dei andre ga g.

«Rattsgrensar, seier du? Det er jo ikkje på stader der kontroll kunne ventast at Frank lot seg stå til. Og at farten vert så høg, kan ikkje gjere han om no. Som det vil gå fram av høgt heva over tiltak for speedometeret viste.

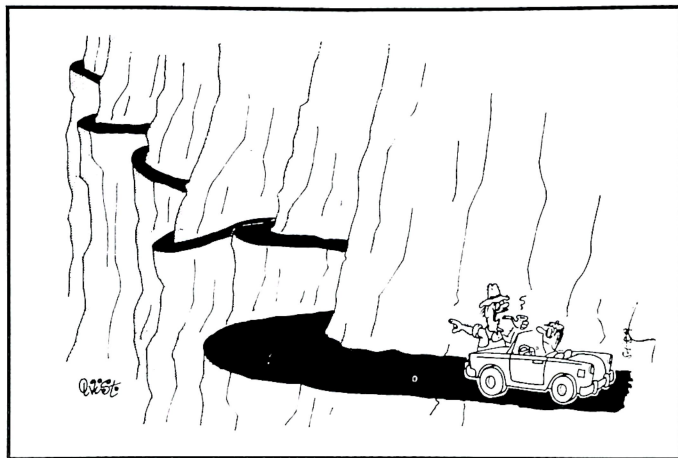
«Det var bilar som skulle sameie og hadde vore med ferja på kalla til Lønset og dei fekk ei årsprang fordi dei slapp i land. Det varte ikkje

lenger enn til Hjelset. Der la Frank seg bak eit par Fordkassar. Den tredje, ein liten raud Golf som han hadde lagt merke til på ferja, såg han inntil vidare ikkje noko til.

Frank og Betty ville nå første ferje frå Høgset. Det lot seg gjere på minuttet, hvis turtallet kunne haldast. Derfor var maskinlyden høgstemt og fjellfloraen stripa. Betty satt trygt bakpå, så nær Frank som mogleg. Ho heldt seg fast med ein fot på kvar side av han, som ei tang. Dei mange kritiske situasjonene som Frank klarte ut med undervegs var ho fullstendig lukkeleg uvidande om. F.eks. ein bonde mann som utan å gje teikn plutselig og uventa svinga inn på ein idiotisk sideveg – til venstre – akkurat då Frank skulle til å kjøre forbi. Fyren skulle ha vore bura inn for mordforsøk. Frank hadde heldigvis alltid mistro til eitkvart motorisert landbruksredskap og heiv seg forbi med ein elegant manøvrer. Oppvisninga var grunna på rein genial kalkulasjon, farten skulle i alle fall ikkje setjast ned. Bondemannens og Frank sine augo møttest eit sekund, og Frank rista på hovudet, medlidande som eit uttrykk for mannens åndsevner og moral. Seinare fekk han likevel hjartebank, og Frank følte ein forbigåande veikskap og slapp eit sukk: for det skulle ikkje ha vore mange millimetrane anleis før dei hadde dundra inn i breisida til den elendige møkkabonden. Betty ante ingenting.

Reinsfjellet kom til syne, og Frank kjørte i lange bogar forbi bil etter bil. Han fann rutinemessig eit kvilepunkt bak dei til friska var god nok, og så var det klampen i botn. Snart fekk bilfreaken hans eksos i augo.

ane og tonane frå røret der metallet kom i svingningar saman til eit vedvarande brøl. Det er denne lyden andre vegfarande rister på hovudet over, men som MC-folket elsker som si eiga livsnerve; som kjent er det stor forskjell på å vere offer for øyredøvande støy og sjøl å fremkalle han.



– Vi klarer det. Rundt neste sving så er vi framme!

Like før Batnfjordsøra tok dei att den vesle raude Golfen. Folkevogna kjørte hardt og var ein verdig motstander. Frank gav forbi og ga bilisten eit sigersglis. Fyren satt med store mørke briller og hadde eit uttrykkslaust andlet.

Gjennom Øra City kjørte Frank skinnhellig som ein 13-årig ordensmann på skolen. Men så måtte han ha bensin, og blei hefta. På stasjonen blei det ein kort MC-prat med guten i kassa. Fagpraten gjorde godt, men no låg Golfen foran igjen. Og han skulle tydelegvis også til Høgset. Frank tok han igjen etter like lang tid som bensinfyllinga hadde tatt, men det var hardt å komme opp på sida. Frank brukte hornet, og bilisten snudde seg advarande. Frank ga gass og pressa seg opp på sida. Vegstandarden var topp, det var berre å gje på alt ein hadde. Sykkelen slang litt, som om motorpresset kunne følast på langs av han. Einkvar **ujamnheit** i vegen slo mot hjula som hammarslag. Og Frank kom ikkje forbi, sjølv med botngass og gapope spjeld. Golf-fyren gliste og

drog ifrå, han var sogar frekk nok til å plystre til Betty...

Frank meinte han skulle ha greidd det, men der framme kom ein sving, og han lot bilen få første plassen mens han samla seg nye krefter. Dei låg i 140-150 km/t no, mykje mindre enn då dei kjørte jamsides. Bilen heiv på seg, som om han kvart augneblink kunne finne på å gå til himmels. Det var då ubegripeleg at han tore halde ei slik fart at fjæringa heldt på å ryke tvers av! Det gjekk litt nedoverbakke og Frank heldt avstand; det er i motbakkar at MC'ar har sin styrke over dei tunge bilane. Også så kom motbakken og duellen. Golf-fyren gliste og dei såg dei svarte augehola hans. Frank svor.

Det var ein flott sommarmorgon. Gjemnesstranda blotta sine grøne **yndigheiter**, blomane gynga og lufta var full av sommarfuglar. Hvis ein ikkje kneip munnen saman, flaug dei likegodt heilt inn. Frank og Betty såg ikkje mykje til fjorden, dei måtte lukke augo så

Forts. side 21



# 24 års helvete under havet

Jeg kom i sommer over tyskeren Bernhard Kellermanns framtidsroman «Tunnelen», nede i et kjeller-antikvariat i København. I tunnelfylket Møre og Romsdal hører det vel med til vegfolkets dannelse å vite litt

om denne boka, som gjorde sin forfatter verdensberømt ved utgivelsen i 1913. Boka kom på dansk samme år. Den er oversatt til 25 språk og ble filmatisert i Hollywood 1933.

Historia handler om alle viderverdigheter som skulle utspinne seg i løpet av de 24 år det tok ingeniør Mac Allan å privatfinansiere og bygge en 5000 km lang jernbanetunnel fra New York i USA over Bermuda og Azorene til Biskaya i Frankrike. Forfatteren later som om tunnel over Berings-tredet (Alaska-Sibir) alt er påbegynt og lar Eurotunnel over den engelske kanal bli ferdig i løpet av det virkelige storprosjektets byggetid.

neskeliv. Man oppdaget et nytt verdifullt mineral – sub-marinum – og prosjektet startet ordentlig bare en gang: Da man støtte på en enorm gass-lomme.

Spesialkonstruerte tog med all tenkelig luksus og likevel lave priser skulle kunne forser tunnelen på 24 timer, og Europa ville bli USA's forstad. Flyet var i 1913 ikke tilkjent muligheten av å kunne frakte folk.

Romanen er både en romantisk historie om en foreldreløs guttehalv og en gruvearbeider som realiserer sin store drøm og livsverk og vinner eventyrprinsessen attpå, og en framtidsoptimistisk teknologivisjon: Intet er teknisk umulig, heller ikke å gå 5000 meter under havet. Det som skal til er risikovillig kapital og opium til arbeidsfolket. Og kan ikke arbeidskraft kjøpes, så setter man inn livstidsfanger. Det meste av arbeidet skulle dog gjøres av enorme tunnelrigger på 8 stuffer, med jernbaner til frakt av folk, utstyr og steinmasser.

Tunnelarbeidet blir i boka organisert i 6 skift à 4 timer. Folk skulle stå på av alle krefter, i en evig kamp mot tiden. Ved gjennomslaget under Azorene tok det fire måneder å finne hverandre; europeerne hadde gravd seg for dypt ned.

Lyden av dynamittborene på stoffen beskrives i romanen som «klirrende Skingren, Bjerget skreg som tusinde Børn på en Gang i Dødsangst, det lo som en Hær av Vanvittige, det delirerede som et Lasaret med Febersyge, og endelig tordende det som store Vandfald». Alle kommandosignaler måtte foregå med lyskastere i ulike farger.

Romanen forteller at byggingen tok 24 år og 9000 men-



Fra et info-synspunkt kan det være interessant å merke seg at et filmselskap betalte en million dollar for eneretten til å filme framdrifta og vise dette i sine kinoer – og blant åpningsarrangementene kan vi notere: offentlig flagging, storstilt transport av folk til anlegget, 28-timers hotellbanketter med 6-timers film om prosjektet og spesiell orkestermusikk, varietéer med arbeiderveteraner

som sang tunnelsanger, postkort, salg av metallinnfattede steinsplinter fra tunnelen, offisiell første tur med byggherren ved spaken og hovedpenge-mannen ombord. TV-overføring verden over, ekstrautgaver av alle aviser...

*Odd Williamssen*

*Forts. fra side 20*

mykje dei torde, for det var eit veritabelt regn av støv, stein og eksos frå bilen framom. Landbruket langs vegen let etter seg all slags rusk og rask som virvlast opp. Det var ikkje til å halde ut, og Frank pressa seg opp på sida av Golfen igjen.

Og då skjedd det som kan skje når ein motorsyklist dri-ster seg til å kjøre om kapp med ein rask bil: Bilisten lot maska falle. Det var Døden sjølv, han svingte ut til ven-

stre og tvang Frank ut i grøfta. Det var det gamle tricket ein kan sette inn mot uvelkomne forbikjorarar. MC'en styrta ut i åkeren.

Frank og Betty fikk aldri vite korleis historia endte. Sykkelen for opp i lufta i den sinnssvake farten, og kom ned att med eit brak. Dei to rulla og rulla nedover mot fjorden, ned, ned, ned – rett i underverdenen.

I det samme støtte ferja mot lemmen. Det var Karons svarte pram, slitt og fylt med

noko som likna snegleslim. Karon, ferjemannen i dødsriket, var presis. Han sto klar til å ta imot då dei to frå MC'en rulla ned i båten.

Og Karon lo rått - hå, hå, hå - så det sto ekko over frå Bergsøya, eit brøl av gjenlyd som når isfjell kalver. Så støtte han ifrå, rask forretning, og førte Frank og Betty over.

Jo, dei rakk ferja.

**(Omsett frå Johannes V. Jensens danske novelle «Næde de Færgen?» frå 1925, av Odd Williamssen. Dei gamle fynske grusvegane Middelfart-Odense-Nyborg var nok enda verre å forser i høg fart enn dagens svarte dekke...)**



# «Bilfærgen Kulhuse-Sølager»

Der Roskildefjorden begynner på Nordsjælland i Danmark, går det ei 6-bilers pendelferje. Prisen er 20 kroner pr. person og bilen går

attpå! Turen tar fem minutter, og det er ingen faste rutetider, bortsett fra arbeidsreiseturene morgen og kveld.

Ellers går ferja når den er full, eller når det blir kø på andre sida. Sundet er svært grunt, og ferja er flatbunnet. Ferjlemmene ligger nede hele tida, og båten kjører helt innpå bilvegen. Eget kaianlegg trengs ikke her. Når bilene skal kjøre i land, senkes lemmen en smule – og da går den på andre sida tilsvarende oppover. Det går nemlig kjettinger på begge sider tvers over båten. Mannskap var et eldre ektepar. Farmand styrer og morlille selger billetter. Danmark er et oppkomme av detaljer som gjør at ferie der aldri blir kjedelig!

Odd Williamsen



20 kroner pr. person og bilen gratis! Danmark er full av overraskelser for en turist.

(Foto: Herr og fru Williamsen)



Forts. fra side 28

Ethvert større veganlegg bør ha egen logo, som går igjen på alt materiell sammen med kråka og eventuelt kommunevåpen.

## HVEM ÅPNER?

**Kongen/Kronprinsen** anmodes når Vegdirektøren bestemmer. Policy er én «Kongeåpning» i landet hvert år, på omgang mellom fylkene. Seremoniell/etikette/overvåkingspoliti etc. er Vegdirektoratets informasjonskontors sak.

I alle andre tilfeller står man fritt. Vanlige saksvingere er Samferdselsministeren, Vegdirektøren, vegsjefen, fylkesmannen, fylkesordføreren, ordfører, bygdas

eldste, bompengeselskapsfolk, politiske pådrivere etc. Noen ganger får brukerrepresentanter (profesjonelle transportfirma, pendlerforeninger) eller en som har vært med å bygge vegen, æren. En vegarbeiderrepresentant bør i alle fall være en av de to som tar imot snora (på hver side av klipperen) når den faller. Nasjonalfargen skal ikke subbe ned i gata, de skal behandles pietetsfullt. Vanligvis vil ordføreren gjerne ha restene av snora til andre formål.

Alle åpninger må ha en pyntekomité og stevnegeneral. Det bør være både en lokalkomité (med pyntekomité etc. som underut-

valg), og en hovedkomité for vegåpninga.

For lokale arrangement involveres bare kjernen: ordfører/tiltakssjef/kultursekretær/formannskapssekretær, lensmann, vegmester, byggeleder/anleggsbestyrer, entreprenør, restauratør, musikkleder, toastmaster, stevnegeneral – ledet av Vegvesenets informasjonskonsulent.

## KLIPPEREDSKAP/SNOR

kan være hva som helst som kutter snora; en kvass spade, en laserstråle, ei sauesaks, en Vegvesengave-kniv, en flekkekniv,

en steinalderflintstein...

Redskapet skal avspeile lokalmiljøet eller særdrag ved anleggsdrifta. Det er vanlig at snorklipperen får redskapet med prosjektnavn/dato inngravert, som gave. Lag eventuelt 2 stk. slik at vi har en til vår egen mimresamling!

Silkesnora skal være minst 20 meter lang (full tunnel/vegbredde), nasjonalfarget og 10 cm bred. Smale røde bånd er husmannsånd og avlegs.



# Arbeidsmiljøutvalet sia sist

**Den 15. mai 1990 heldt Arbeidsmiljøutvalet (AMU) sitt andre møte i 1990 på vegkontoret med følgjande sakliste til behandling. Protokoll nr. 1/90, skademeldingar sia sist,**

Frå saklista kan vi nemne skader sia sist. Sia forrige møte var det meldt om 3 skader, 2 av dei førte ikkje til sjukefråvær, mens den 3. enno ikkje var avslutta. Den eine skademeldinga gjaldt eit lite uhell som hendte hausten 89, men som tilsynelatande ikkje ga noko skade. I ettertid viste det seg allikevel at det var alvorlegare enn ein trudde. Meld difor inn alle skader, også dei som tilsynelatande er uskyldige. Dei kan i ettertid melde seg og det kan då bli problem å få dei godkjent som yrkesskade.

Når det gjeld bedriftshelseteneste og deltid- eller korttids-tilsette vart det gjort slikt vedtak:

Reglane for bedriftshelsetenete skal følgjast. Sesongarbeidarar som arbeider med asfaltproduksjon, dekkelegging, eller med andre arbeidsoppgåver der dei er utsett for løysemiddel i nokon grad, skal tilmeldast bedriftshelsetenesta sjøl om dei har mindre enn 5 mnd. tenestetid i året.

Frå protokollar frå andre fylker merka Amu seg Sør-Trøndelag sin protokoll 2/90 der dei behandla problema omkring dei nye reglane for bruk og transport av sprengstoff. Amu gjorde følgjande vedtak om dette.

Amu ber vegsjefen prøve å få kjøpt eller laga eit enkelt hefte som inneheld forskriftene for transport av sprengstoff på veg.

(Slike reglar vart sendt ut i samband med rundskriv nr. 90/45 av 13. august 1990).

Under posten ymse tok hovudverneombod O. Haukeberg spørsmålet omkring dei nye stillasforskriftene, og Amu fatta følgjande vedtak:

Amu ber vegsjefen vurdere kor mange og kven som skal ha opplæring og fagbrev i stillasbygging.

## **MØTE 3/90**

Den 29. august var Amu samla

til på Grand Hotell, Åndalsnes kl. 14.00.

Før møtet tok til var utvalet på besøk i arbeidstreningsverkstaden som er under oppbygging på Vestnes veggarasje, der dei vart orientert om kva som er gjort, kva som skal gjerast, kva slag produkt som skal lagast der og kven som skal arbeide der.

Turen gjekk så til Gjermundnesåsen der vedlikeholdsråde T-6 har laga ein fin rasteplass, sikkert ein av fylkets sine finaste plassar. Rasteplassborda og søppelstativa er laga av arbeidstreningsverkstaden i lånte lokalar på Åro.

Derfrå til tunnelanlegget i Innfjorden. Det møttes og dei inviterte arbeidsleiarane og verneomboda frå området. Anleggsleiar J. Engeseth orienterte om anlegget og dei av utvalsmedlemene som hadde interesse av det tok turen inn i tunnelen.

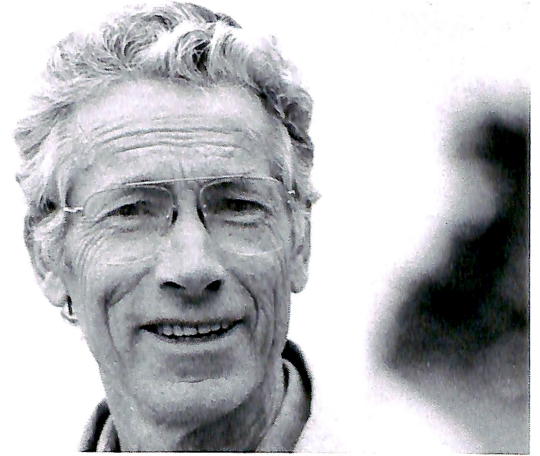
Frå Innfjordtunnelen med ferje til Åndalsnes der utvalet var ut til andre enden av tunnelanlegget, Djupdalen, der Selmer-Furuholmen driv den andre tunnelstuffen. Anleggsleiar Sve og verneleiar Slette-støl orienterte om drifta og vernearbeidet på deira arbeidsplass.

Møtet tok til kl. 14.00 og utvalsleiar P. Bølset opna med å ønskje alle vel møtt. Då fleire av dei inviterte ikkje kunne vere tilstade under heile møtet meinte Bølset at gjestane skulle få lov til å komme med spørsmål om lokale problemer og miljø saker. Etter ein kort presentasjonsrunde vart ordet gjeve fritt.

Kr. Leganger tok opp spørsmålet om kva som kunne gjerast for best mogleg å sikre arbeidstakarane på stuff.

Anleggsleiing og verneleiar vart bedne om å utarbeide ein ny katastrofeplan ut frå dei reglar og retningsliner som gjeld i dag.

**brev og oppfølgingssaker, bedriftshelseteneste og deltidstilsette, protokollar frå andre fylker og ymse.**



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

Det vart og reist spørsmål om Vegvesenet som byggherre har plikt eller ansvar for å gå inn og kontrollere ein entreprenør sin arbeidsplass når det gjeld verneorganisasjon, arbeidstidsordningar, bruk av overtid og ellers arbeidsmiljølova. Dette gjeld entrepriser der byggherren (Vegvesenet) berre har kontrolloppgaver.

Frå saklista, som omfatta: Protokoll 2/90, Skademeldingar sia sist, medlemskap i Arbeidsmiljøseneteret, søknad om utvida overtid, brev og oppfølgingssaker, protokollar på andre fylke og ymse, kan nemnast.

Skader sia sist, det har vore 6 skader med 30 fråversdagar. To av skadene førte ikkje til fråvær. For første halvår 1990 er det sendt melding om 8 skader med 137 fråversdagar, 4 av desse førte ikkje til fråvær, dei andre hadde frå 5 til 58 dagar fråvær.

Det låg føre søknad om utvida overtidsrammer for 25 namngjevne arbeidstakarar.

Søknadene vart godkjent, men Amu ba arbeidsleiing om at dei prøvde å finne andre løysingar i staden for overtid, eller at den var delt på fleire arbeidstakarar.

Frå brev og oppfølgingssaker. Her låg føre eit tilbod frå AKAN

om «grunnkurs» – vekeskurs for dei som arbeider med AKAN saker. Amu vedtok å gje Eli Austnes og Magne Veiset tilbod om å gå kurset då begge har arbeid innafor dette feltet.

Frå andre fylker sine protokollar vart følgjande teke opp. Frå Vestfold sin møteprotokoll nr. 1/90 om presse og media sin omtale av trafikkuhell. Mange av våre tilsette føler seg uthengt som syndebukkar når det i samband med trafikkulykker vert framstilt som om ulykka skuldast at det til dømes var glatt vegbane, med andre ord det vert sagt at dei gjer ikkje arbeidet sitt rett. Kva med bilførarane, er dei alltid skuldause? Køyrrer dei alltid etter ver og føre? Er bilen deira alltid sikra slik trafikkreglane bestemmer?

Aust-Agder møteprotokoll nr. 2/90 om ein spraybokseksplasjon inne i forarhuset på bil. Amu vil tilrå at sprøyteboksar ikkje vert oppbevare i forarhus på bil eller maskin.



# Lei løgnene om vegvesenet!

– Vi er lut lei alle løgner og myter om Vegvesenet som private entreprenører og maskinentreprenører får servere ukritisk i massemedia. Når de taper i reell konkur-

rånse med oss, tyr de til vrengebilder av virkeligheten for å holde liv i usaklige angrep på en offentlig etat!



Hovedtillitsvalgt i Møre og Romsdal, Oddvin Haukeberg.  
(Foto: Viktor Storsveen)

Det er de 18 hovedtillitsvalgte i Statens Vegvesen som sier dette i en uttalelse etter sin årlige samling, som denne gang var lagt til Skien i tida 2.-7. september. Uttalelsen representerer også en sterkt økende irritasjon blant de 6000 vegvesen-ansatte som er organisert i Norsk Arbeidsmandsforbund. I sommer har det kommet flere påstander fra private entreprenørhold

som massemedia har videreført ukritisk. Dette vil de tillitsvalgte nå ha slutt på.

– Det blir bl.a. påstått at Vegvesenet er i en monopol-situasjon. Da må vi få minne om at etatens maskinpark utgjør bare to prosent av anleggsmaskinene her i landet. Av vegvesenets drift på 8,8 mrd. kroner blir hele 73 prosent omsatt ved konkurranse, og av etat-

ens investeringer på 5,3 milliarder omsettes så mye som 84 prosent ved konkurranse. Grovt sett utgjør Vegvesenets egendrift bare gjennomsnittlig 20 prosent. Da er det veldig langt fram til den påståtte monopol-situasjonen, heter det i uttalelsen.

De hovedtillitsvalgte peker også på at Vegvesenet gjennom reell konkurranse har klart å presse prisen på dekkelegging ned på et akseptabelt nivå. Etatens verksteddrift er dessuten 100 kroner billigere pr. time enn hos de private. På de områder hvor Vegvesenet konkurrerer med de private, spares samfunnet for milliardbeløp. Nettopp dette må vel være en hovedoppgave for en offentlig etat? undrer de hovedtillitsvalgte, som hevder at Vegvesenet på mange områder er prisregulerende i markedet.

– Sannheten er at en håndfull private entreprenører er i en monopol-situasjon selv, mens Vegvesenets egendrift i virkeligheten skaper mange arbeidsplasser hos private

maskinentreprenører – særlig i distriktene. Vegvesenet har dessuten vært igjennom en hardere rasjonalisering enn store deler av det private næringsliv i en årrekke. Det skjer gjennom politiske beslutninger. Nå er dette drevet så langt at etatens maskinpark – selve hjørnesteinen i Vegvesenets konkurranseeffektivitet – nærmer seg sammenbrudd. Dette vil ramme både det offentlige mulighet til styring på et av de viktigste områder i samferdselspolitikken, og i annen rekke ramme den enkelte ved økte samfunnskostnader i vegutbyggingen. Mange næringslivsledere har hengt seg på bølgen av usaklig kritikk mot offentlig virksomhet for å oppnå fordele. Dessverre later det til at en rekke politikere ukritisk henger seg på denne hetsebølgen, i stedet for å sette seg inn i de faktiske forhold, uttaler de tillitsvalgte:

– Vi krever at politikerne opptrer mer seriøst i en så vesentlig samfunns- og distriktspolitisk debatt, heter det til slutt i uttalelsen.

## «Sjåføren sovnet bak rattet!»

Kan årsaken til veitrafikkulykker hvor bilføreren har sovnet bak rattet være narkolepsi? Narkolepsi er en kronisk

organisk sykdom, karakteriseres ved tretthet og korte uimotståelige søvnanfåll.

Trafikkulykker på grunn av at føreren har sovnet bak rattet er vanlige, og årsaken til at han sovnet blir sjelden registrert, skriver Trafikken & Vi i siste utgave. narkoleptikere har fortalt om bilturer hvor de har måttet stoppe flere

ganger i løpet av bilturen.

Sjåfører som lider av narkolepsi kan plutselig sovne bak rattet hvis de får et anfall på bilturen. De kan dermed være en fare for seg selv og andre. Derfor er det viktig at

førere med denne sykdommen tar pauser underveis når de blir søvnige.

Den kroniske sykdommen kjennetegnes ved tretthet og korte uimotståelige søvnanfåll. Narkolepsipasienten kan

ikke hindre anfallene, og tilstanden kan sammenlignes med trettheten hos et menneske som har stor søvnmangel. 400 nordmenn har fått stilt diagnosen.



# Dyrare å kjøre ulovleg

**Frå 1. september vert det auke i bøtesatsane for forenkla forelegg ved brot på vegtrafikklova. Ordninga vert og utvida til å gjelde brot på reglane om m.a. tillatt antal**

Det ein vil oppnå med utvidinga er at brot på trafikkreglane i størst mulig grad skal kunne avgjerast på staden. Dette vil føre til ei

effektivisering av trafikkpolitiet sitt arbeid, noko som og er med på å betre trafikktryggleiken.

## NYE BØTESATSAR

– Strekninger med fartsgrense på 60 km/t eller lågare – fartsoverskriding til og med:

5 km/t .....	kr. 400,-
10 km/t .....	kr. 700,-
15 km/t .....	kr. 1000,-
20 km/t .....	kr. 1500,-
25 km/t .....	kr. 2000,-

– Strekninger med fartsgrense på 70 km/t eller høgare – fartsoverskriding til og med:

5 km/t .....	kr. 300,-
10 km/t .....	kr. 500,-
15 km/t .....	kr. 800,-
20 km/t .....	kr. 1100,-

**personar i kjøretøyet, trimming av motorsyklar og mopedar, manglar ved parkeringsbremsar, manglande kjenneteikn samt feil ved nærlys, fjernlys eller kjørellys.**

25 km/t .....	kr. 1500,-
30 km/t .....	kr. 2000,-
35 km/t .....	kr. 3000,-

- Kjøring i strid med trafikksignalys, m.a. «kjøring på rødt lys» .....
- Ulovleg forbikjøring .....
- Brudd på vikeplikten .....
- Kjøring med fleire passasjerar enn det kjøretøyet er registrert for .....
- Trimming av motorsyklar og mopedar .....
- Eitt eller fleire dekk med for liten mønsterdybde .....

– Fellesbot: Dersom det forelegg fleire overtredingar som alle kan avgjerast med forenkla forelegg, kan desse i staden avgjerast ved ei **fellesbot**. Den høgaste enkeltbot skal gis fullt ut, og summen av dei øvrige bøter skal reduseras med 50 prosent i forhold til ordinære satsar. Forenkla forelegg skal likevel ikkje i noko tilfelle illeggas når fellesbota etter desse reglane vil overstige 4000 kroner.

## Vegdirektoratet går til kamp mot whiplash-skadene

**Vegdirektoratet ønsker nå å trappe opp kampen mot whiplash-skadene. Direktoratets vegtrafikkavdeling arbeid-**

Det ene forslaget går ut på å innføre ekstra høyt plassert bremselys midt bak på bilene. I U.S.A. er det påvist at antall påkjørsler bakfra kan reduseres med 50 prosent ved innføring av slikt stopplys.

Det andre kravet Vegdirektoratet ønsker å innføre

dreier seg om hodestøtter; overingeniør Finn Larss-tuen i Vegdirektoratets vegtrafikkavdeling sier:

– Vi vil foreslå at dette kravet ihvertfall blir obligatorisk for forsetenes vedkommende. Begge kravene gjelder bare nye biler.

**er med forslag om å innføre to trafikkikkerhetskrav, som begge vil ha stor effekt.**

Han legger til: Det råd vi gjerne vil gi, er at bilførerene holder god avstand til bilen foran, monterer ekstra bremselys og justerer hodestøtter for kjøringen begynner.

Tallet på påkjørsler bakfra ligger nå på omkring 100 000 i året, og er den hyp-

pigste forekommende kollisjonstypen i Norge. Konsekvensene har vært at omlag hver femte personskade i trafikken omfatter nakkeskader; whiplash.

Kontaktperson: Overingeniør Finn Larss-tuen, Vegtrafikkavdelingen i Vegdirektoratet, tlf. 02-63 97 41.





Den nyvalte leiaren i NVF, Ingolf Kleppe (til venstre) sammen med avtroppande leiar, Ola Løken frå Hedmark.

## Ingolf Kleppe ny leiar i Norsk Vegteknisk forening

På Norsk Vegteknisk forening (NVF) sitt landsmøte i Loen 27.6-1.7 i sommer, vart Ingolf Kleppe (43) frå NVF, avdeling 83, Møre og Romsdal einstemmig valt til ny leiar. Ingolf Kleppe har til dagleg sitt virke som anleggsoppsynsmann på Ytre Søre Sunnmøre.

Som leiar for ei forening som organiserer ca. 90 prosent av oppsynet i landet, samt ein del anleggsleiarar, ingeniørar og teiknarar, vil han naturleg nok verte noko mindre å sjå ute på veggen heretter.

Stig Seljeseth

### Takker for oppmerksomheten!

I T-5 har vi to karer som nylig har rundet de første 60 år, og som svært gjerne vil benytte sjansen til å takke for oppmerksomheten på sin dag gjennom Veg og Virke.

Disse to er  
Lars Ukkelberg og  
Nils Bersås.

### Nye håndbøker:

61 – VEG- OG KJØRETØYSTATISTIKK  
VEGDATA 127 sider

Formålet er å presentere sentrale statistiske oversikter om:

- Vegnettet
- Veg og ferjetrafikk
- Registrerte kjøretøyer
- Kjøretøykontroller
- Førerkort
- Utgifter, inntekter og sysselsetting

Interesserte utenfor Statens vegvesen kan kjøpe håndboken for ca. kr. 40,- + forsendelse pr. eksemplar.

## Minneord

Avd. ing. Eivind Barstad er gått bort 55 år gammel. Han var i fjellet for å sanke sauer da han ble rammet av hjertesvikt og døde på stedet.

Med Eivind Barstad er en av veteranene ved Biltilsynet Ålesund gått bort. Han har arbeidet i biltilsynet i over 28 år og har i denne tiden blitt en kjent person rundt om på Sunnmøre. Mange vil nok huske han for hans gode humør og kvikke replikker.

Vi som har arbeidet sammen med Eivind i alle disse årene kjenner han som en samvittighetsfull fagmann med lang og solid erfaring fra biltilsynets arbeidsoppgaver.

Vi vil huske han som en trivelig arbeidskamerat med godt humør, og mange gode historier som satte spiss på samværet. Selv om han nå er borte vil våre gode minner om han leve lenge i blant oss.

Vi lyser fred over Eivind Barstad sitt minne.

Arbeidskamerater

## Tore Stavik til minne

Tore Stavik ble ansatt som spesialarbeider ved laboratorieavdelinga i 1975. I perioden 1975-78 arbeidet han som grunnborer i felten. I 1978 gikk han over til laboratoriearbeid ved hovedlaboratoriet i Molde, og arbeidet der til 1990.

Tore Stavik var alltid vennlig og omgjengelig og utførte sitt arbeid med omhu og nøyaktighet.

Vi lyser fred over hans minne.

BWi





Et tunnelgjennomslag blir alltid behørig feiret. Her er det geolog Kåre Ingolf Karlson og prosjektleder Oddbjørn Pladsen som tar del i den fornøyde stemningen på «røysa». (Foto: Odd Helge Innerdal)

# Skål for Skål(a)vegen!

**11. juli klokka 1830 kunne man gå tørrskodd fra Legrovika til Bolsøya. Da skjedde det historiske gjennomslaget i Fannefjordtunnelen, og som seg hør og bør ble det selvsagt**

Ikke nok med det, men både Fannefjordtunnelen og vegen på Bolsøya vil bli såpass mye rimeligere å bygge enn antatt, at man totalt sett vil komme ut med en kostnadsbesparelse på prosjektet. Og dette vil også

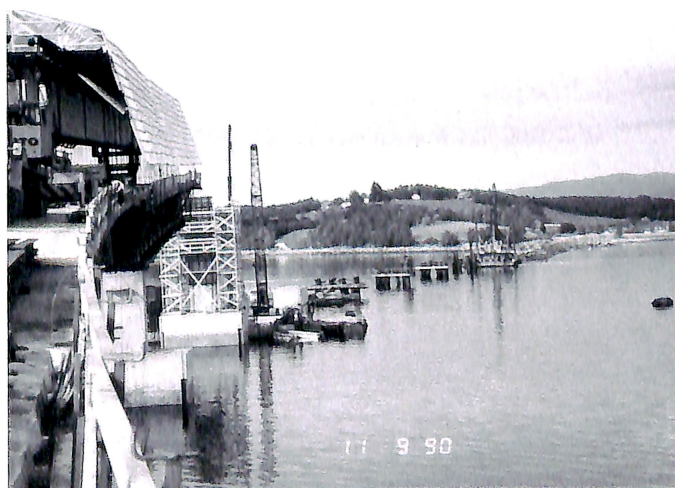
komme i vegbrukerens favor.

Et skår i gleden er det imidlertid at Bolsøybrua vil få en kostnadssprekk, som spiser opp en stor del av innsparingene på den øvrige delen av prosjektet.

**feiret. Nå får befolkningen, både på Bolsøya og ellers i området mer å glede seg over, ettersom det er klart at Fannefjordtunnelen blir offisielt åpnet 21. desember. I år!**

Det er påfallende stor oppfinnsomhet fra Aker Entreprenør bak enkelte av de tilleggskravene som er reist. En del av kravene er imidlertid reelle og vil bli innfridd.

Fredag 21. desember, etter klokka 12.00 kan, uansett kostnader, bli den første dagen i historien der Bolsøyas «urbefolkning» kan reise til fastlandet på julehandel uten bruk av båt.



Fra arbeidet med Bolsøybrua, sett mot Bolsøya. (Foto: Oddbjørn Pladsen)



Dramatisk flåtevelt førte til mye tapt utstyr for Aker Entreprenør. (Foto: Oddbjørn Pladsen)



# Seremoni- mesteren!

Kall han gjerne seremonimester. Få av Statens vegvesens medarbeidere ute i fylkene har ofret det seremonielle rundt åpninger og jubileer mer tid enn nettopp Odd Williamsen, etatsens informasjonskonsulent i vårt fylke. Derfor er det likt helt på sin plass når nettopp Williamsen har tatt initiativet til å lage en håndbok om nettopp vegåpninger. Dette er ei bok som gir nyttige innspill fra en som selv har vært med på mange åpninger og som i tillegg har et reflektert syn på mange av de sidene ved en åpning som man kan komme i berøring med. Her tar vi med et utdrag fra Odd Williamsens «Håndbok i vegåpninger»:



Bildet: INFO-  
Konsulent Odd  
Williamsen.

## Håndbok i vegåpninger

Enhver vegåpning er unik og må tilpasses lokale tradisjoner, prosjektets størrelse og økonomi. Kongebesøk medfører spesielle krav og skjer alltid i samarbeid med Vegdirektoratets informasjonskontor. Men i ethvert tilfelle skal vi sørge for at det klart og utvetydig framgår av arrangementet at Statens vegvesen er byggherre, planlegger, eventuelt utførende entreprenør og har det framtidige vedlikeholdsansvar. Spesielle vegåpninger kan gjerne foregå lenge etter at trafikken er satt på. Offisielle vegåpninger første dag vegen er kjørbær er et forferdelig stressopplegg, men regnes lokalt ofte som et stort pluss. Dersom åpninga er planlagt til en dato før entreprenørens formelle kontraktfestede ferdigdato, må ikke «festeplanleggingen» binde opp byggherren (Statens vegvesen) til forseringspremiering. Pass på det juridiske her! Store

penger er i bevegelse! Men gi aldri inntrykk av pessimisme, da blir anlegget i alle fall

ikke ferdig til den datoen man tror. Spill på prestisje og yrkesstolthet, så lenge



det er gratis. Denne «håndboka» er ment som en tips- og sjekklister for standard-repertoaret av tiltak, og når disse er unnagjort på forhånd blir det mer tid og ressurser igjen til det kreative finish-arbeidet.

### HVILKE VEGER FORTJENER OFFISIELL ÅPNING?

Det er en lokal vurdering. I en kommune går det gjerne 10 år mellom hver gang, og verdighetsterskelen er lavere jo nærmere man er og desto mer prosjektet betyr i hverdagen. For Statens vegvesen er positiv mediadekning og firmaprofilering/promovering hovedpoenget. En viss trafikksikkerhetsgevinst kan hankes inn ved festlig åpning av gang-/sykelveger, over-/underganger, rundkjøringer, lyskryss etc.

Forts. side 22



# Kjempeinnsats av ungdommer

Det var meget fortjent trafikktryggingspris lederen i det fylkeskommunale trafikktryggingsutvalget, Målfrid Mogstad, delte ut til den frivillige gruppen, som kaller seg «Ungdom i aksjon mot trafikkulykker» og som holder til i Molde-distriktet, under vårens Fylkesting.

Gruppen startet etter ide fra Kjellbjørn Johansen etter at kameraten, Jan Roger Thomsen, ble lenket til rullestolen etter ei stygg trafikkulykke høsten 1985. I dag er nettopp Jan Roger drivkraften i gruppen, som blant annet planlegger en stor trafikk sikkerhetsdag i Molde, og som ellers arbeider aktivt på skoler og i ungdomsmiljøer.

Det skal sannelig ikke bli lett å finne tilsvarende kvalifiserte kandidater til senere trafikktryggingspriser!



Representanter fra «Ungdom i aksjon mot trafikkulykker» mottar prisen på vårens Fylkesting. Fra venstre: Dag Magne Sandvik, Margareth Beite, Mona Brekke, Sissel Johansen, Eva Otterlei og lederen i FTU, Målfrid Mogstad. (Foto: Viktor Storsveen)

Adm. dir. i Glamox A/S, Kjell Bjordal, med spøkefull takk til Vegvesenet:

## – Endelig varm middagsmat!

Lenge har krysset på Fannestrandsveien ved Glamox i Molde vært en flaskehals. Det er heller ikke få lykteglass som har blitt liggende igjen på asfalten her. Etter at overingeniør Kjetill Kjersem & Co bestemte seg for lyskryss, for øvrig Molde's første, gikk det ikke lang tid før lyskrysset stod ferdig.

Dette ønsket administrerende direktør ved Glamox A/S, Kjell Bjordal, å gi Vegvesenet en påskjønnelse for. I det han overrakte blomster og en enkel gave til etatens representanter, sa han: – Endelig kan vi komme hjem til varm middagsmat etter at vi er ferdig på arbeidet.

Det var på visse tidspunkt på ettermiddagen at det nærmest var håpløst å komme seg ut på hovedvegen og innover til byen fra «Glamox-krysset», som etter lysets inntreden nå kanskje bør hete noe slik som «Kjersem-krysset».



Avd. ing. Trude Holter (til venstre) og overing. Magne Flemseter (til høyre) mottar fortjent oppmerksomhet på vegne av etatens lyskryss-ekspert som var på ferie. (Foto: Viktor Storsveen)



Sender på «forbudt» frekvensområde:

# Køfri møter store problemer

Statens Teleforvaltning ble ifjor presset til å godta Køfris løsning av samferdselsminister William Engseth. STF ønsket, og ønsker, at bompengesystemer skal legges i et langt høyere frekvensområde. I den

opphetede næringspolitiske dragkampen om hvem av Køfri eller Amtech som skulle få kontrakten, ble Samferdselsdepartementets kontrollorgan overkjørt av den politiske ledelsen.

Heller ikke Amtech hadde forøvrig utstyr for en høyere frekvens.

I realiteten satte Køfri og Micro Design ifjor spesifikasjonene med samferdselsministerens og Vegdirektoratets velsignelse. Både for hvilken frekvens som skulle brukes i bomstasjonene og hvor mye av frekvensbåndet Køfri kunne bruke.

Dette skriver blant annet Dagens Næringsliv 28. september, og avisen fortsetter:

I forrige uke ble de 26 medlemslandene i den europeiske organisasjonen av teleforvaltninger, CEPT, enige om en anbefaling for frekvensbruk til blant annet bomstasjoner, på fem gigahertz (5000 megahertz). I dette frekvensbåndet er det liten konkurranse om plassen. Ingen ville godta 800-900 megahertz til bomstasjoner, som er frekvensområdet Køfri benytter i Oslingen.

Seksjonssjef Thormod Bøe i Statens Teleforvaltning (STF) tror alle CEPT-landene vil gjøre bruk av anbefalingen. Dersom denne anbefalingen blir gjort om til bindende avtale mellom CEPT-landene – eller til et EF-direktiv – betyr det at Køfris Oslosløsning blir useligelig i Europa.

Problemet med den frekvensen Køfri har valgt er at den ligger i et frekvensbånd som internasjonalt er avsatt til andre formål, TV-kringkasting og radiolinje. I land som Vest-Tyskland og Storbritannia brukes båndet til TV og viktige faste samband. I Norge brukes båndet for tiden primært til radiolinjeformål. STF ønsker derfor ikke flere bompengesystemer inn i 800-900 megahertz-båndet.

– Vi kan ikke tilrå at dette gjøres. Vi gjør ikke dette for å lage problemer for Køfri, men for å unngå at utstyr for titalls millioner kroner blir installert som ikke tjener sin hensikt, sier seksjonssjef Thormod Bøe.

Han understreker at konsesjonen som er gitt til Fjellinjen bare gjelder for bomringen rundt Oslo. Konsesjon vil ikke bli gitt for andre bomringer eller andre formål i Oslo eller ellers i landet.

– Dersom denne frekvensen blir landsdekkende vil den ødelegge radiolinjesambandet fullstendig, sier Bøe.

Problemet kom klart til syne ved prøvestasjonen på Ekebergsletta

## Helbom for Køfri

Bomringen rundt Oslo er Køfris referanse når selskapet skal markedsføre sitt system for bompengeneinnkreving. Istedet for å fungere som reklame, slår «Oslo-systemet» bena under eksportmulighetene – allerede før det er tatt i bruk.

Grunnen er at systemet opererer i et frekvensbånd som internasjonalt er satt av til andre formål – blant annet TV-kringkasting.

Det blir neppe aktuelt å bruke samme system andre steder i Norge heller, fordi Køfri-systemets frekvens forstyrrer radiolinjesambandet.

SI

*KØFRI-BOM: Den frekvens som benyttes for Køfri-brik forstyrrer av andre telelinjer er derfor lite egnet.*

Foto: TH. OLS



Oppslaget i Dagens Næringsliv fredag 28. september.

tidligere i år. Der «kolliderte» bompengesystemet og en radiolinje. Signalene fra radiolinjen påvirket mottageren i bomstasjonen. Saken ble den gangen løst ved at radiolinjen fikk ny frekvens.

Administrerende direktor Kaj Bogen i Micro Design tar CEPTs frekvens-forslag med ro. Han regner med det vil ta tid for den anbefalte frekvensen blir tatt i bruk.

– Alt under 10 gigahertz er opptatt. Anbefalingen betyr at båndet først må ryddes.

Fra KRIFAST-utstillingen i fjor, der KØFRI framstod som en norsk suksess med store muligheter også internasjonalt.

(Foto: Viktor Storsveen)





# Landtransport av farleg gods

## Nye reglar og konsekvensane for Statens vegvesen

Som kjent er det frå 1. januar 1990 innført nye reglar for landtransport av farleg gods. Desse reglane er samla i ei bok «ADR med nasjonale reglar for

vegtransport av farleg gods». Det kan vere litt problematisk å finne fram i denne boka, og vi har inntrykk av at det er stor uvisse i tolkinga av reglane.

Frå Vegdirektoratet har vi i brev av 15. mai 1990 fått sendt eit ganske enkelt og oversiktlig samandrag av ADR-reglane, utarbeida av Stein Erichsrud ved Biltilsynet i Horten. Samandraget dekkjer stort sett dei av Vegvesent sine transportoppdrag som kjem inn under ADR-reglane.

I første avsnitt på side 3 i samandraget står det at lasteplan og glasfibertopp ikkje stettar krava, det gjeld transportar med meir enn 50 kg eksplosivar.

Kompetansebevis krevst berre for førarar av kjøretøy med totalvekt over 3 500 kg som transporterer eksplosivar.

Transportdokument skal skrivast ut og følgje kjøretøyet ved all transport av eksplosivar, også mindre enn 50 kg. Ved

transport av meir enn 50 kg skal og transportuhellskort følgje bilen.

Når det gjeld transport av sprengstoff der kjøretøyet må nytte ferje, er det sjøfartsdirektoratet sine reglar som gjeld ombord. Det vil seie at eksplosivar og tennarar skal vere atskilte rom under overfarta. Samtransport av sprengstoff og tennarar etter landtransportreglane er difor ikkje tillate på ferje. Reglane for skip er under revisjon.

Oppsynet er ansvarleg for at reglane vert gjort kjent for dei som skal utføre transport av eksplosivar og eventuelt brannfarlege væsker, og at nødvendig dokument følgjer transporten.

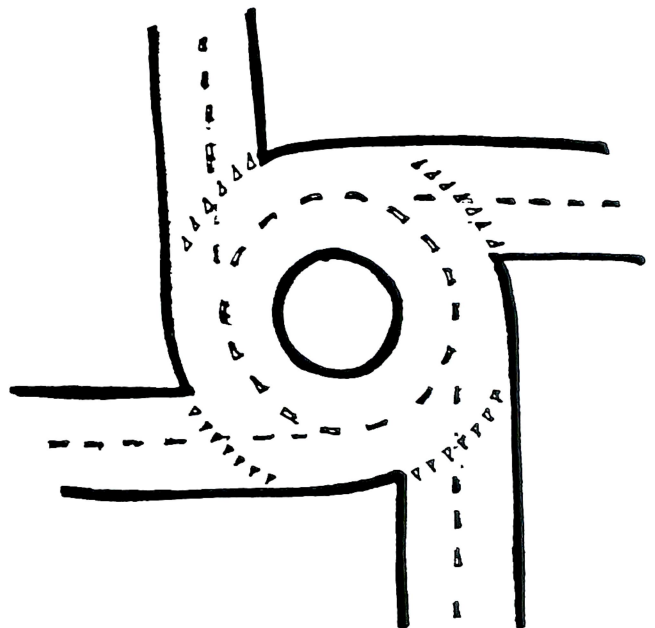
(Undertegnet driftssjef Paul Bølset og verneleiar Egil Bakke.)

## Nye håndbøker:

DRIFTSREGNSKAP – DRIFTSSTAT  
VEGDATA 231 sider

Regnskaps- og driftsresultater fra det interne regnskap i bearbeidet og hending format.

## «Kvæler'n» er her



Månedens rundkjøring er spesielt utviklet av trafikkseksjonens kreative hjerner med tanke på å redusere trafikken. En ombygning av fylkets mange vegkryss etter denne nye revolusjonerende og miljøvennlige modellen kan vise seg å være det som skal til for å løse forurensningsproblemene fra trafikken en gang for alle. Etter det vi kjenner til sysler planavdelingen med tanker om å prøve ut «Kvæler'n» på et utvalg av vegkryss i Spjelkavik sentrum.

## Passasjerar i godsrom og på lasteplan er forbode

Frå og med 1. juni 1990 er det **ikkje lov** til å ha passasjerar i godsrom eller på lasteplan. Forbode gjeld varebilar, kombinertbilar og lastebilar.

Dette inneber også at det **ikkje** er lovleg å ha barn plasserte i barnesete i godsrom i vare-/kombinertbilar.



Meir informasjon får du hos Vegdirektoratet v/Informasjonskontoret i tlf. (02) 63 96 64.

**Vegdirektoratet**

## Nye håndbøker:

PERSONALSTATISTIKK '89  
VEGDATA 111 sider.

Håndboken inneholder i likhet med tidligere år det meste av den personalstatistikk som utgis av Vegdirektoratet. Den er tenkt som et hjelpemiddel for de som arbeider med personaladministrasjon, og for andre som har bruk for slik statistikk i sitt arbeide i etaten.

Vegdata. Årlig utgave.



**VANNRETT:**

1. Se ill.
10. Skålavegen blir det
15. Underjordisk veg
16. Spreng
18. 6490
19. Trafikant
21. I orden
22. Kostgodtgjørelse
23. Land
26. Brenner
27. Terge
28. Sløv
29. Tall
30. Ta av
31. Tone
33. Nasker
35. Bånd
36. Gudinne
37. FLYtende fett
38. Sint
41. Spise
42. Vokse
44. Møbel
47. Rable
49. Se ill.
54. Fangstmann
55. Bindeord
57. Pikenavn
59. Ildsted
61. Tall
62. Knikse
63. Trener
64. Moderne
65. Musikk
67. Tre
68. Redskap
70. Ordne
71. Forkjemper
73. Like
74. Plagg
76. Elv
77. Hjemreise

**78. Pikenavn**



80. Pikenavn
82. Tre
83. Dansk øy
85. Varde
86. Land
89. Innsjø
91. Skrå
92. Pronomen
93. Våpen
94. Skli
95. Dyr
96. Grep
98. 6100
99. Sete
101. Se ill.
104. Gresse
105. Motorvogn
109. Holde
110. Sure
113. Tittel
114. Erte
115. Slagsted
117. Føde
121. Stor elv
122. Forfølgelse
126. Planet
128. Guttenavn
130. Snorer
133. Land
135. Produkt
137. Husgud
138. Bilmerke
139. Autostrada
141. Fotballklubb
142. Se ill.
143. Se ill.

**LODDRETT**

1. Vrimle
2. Tall
3. Ess
4. Før
5. Lavere
6. Stryke
7. Ferdselsåre
8. Sammenbrudd
9. Fiskeredskap
10. 6865
11. Stjerneskudd
12. Handling
13. Embetsmann
14. Opptre
16. Dikter
17. Tenke
19. Finnes på vegger
20. Disippel
24. Pikenavn
25. Se ill.
32. Elv i Mell.-Europa
34. Prestasjon
39. Guttenavn
40. Spiser
43. Elv
44. Egge
45. Befordre
46. Svar
48. Dyr
49. Smerte
50. Styrke
51. Vanfør
52. Ammer
53. Forskjellen
55. Ulempe
56. Kommune
58. Dyr
60. Gikk
64. Tanke
66. Fattig
69. Motorveg
72. Guttenavn

**74. Forkorte**

75. Guttenavn
79. Irland
81. Flatemål
82. Drikk
83. Produksjon
84. Hudsjukdom
85. Urne
87. Guttenavn
88. Kremen
89. Forfatter
90. Komisk
96. Fett
97. Selskap
100. Nyn. artikkel
101. Like
102. Vise
103. Kornband
106. Bolig
107. Krypdyr
108. Anmode
109. Forelsket
111. Sjarm
112. Luft
113. Sprengstoff
116. Pikenavn
118. Edelsten
119. Opphisselse
120. Fotballklubb
122. Ukeslutt
123. Flytte (omv.)
124. Tid
125. Møbel
127. Liten
128. Kommune i Oppland
129. Med hjertet i halsen
131. Grave
132. Jap. mynt
134. Kjentmann
136. Respekt
138. Konj.
140. Omdømme

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15							
	S	V	I	N	G	P	L	G	A	T	E	T	U	N								
	U	E	R	O	R	I	G	O	A	M	I	N	E	S	E							
20	S	E	L	G	E	R	A	P	S	O	S	N	Ø	D	S	T	A	S	J	Ø	N	
27	Ø	K	T	A	N	G	U	E	E	B	B	E	T	R	E	E	R	E	E	E	E	E
34	M	K	Ø	R	N	E	T	A	U	R	E	I	T	E	A	S	A	N	D			
42	M	O	B	B	E	H	E	R	S	T	Ø	R	E	B	Æ	L	T	N	A	L		
52	E	K	T	E	P	A	R	U	F	F	D	O	R	E	R	L	Y	S	M	E		
59	R	A	R	I	T	E	S	A	L	A	T	N	A	V	V	E	G					
65	F	I	A	D	I	E	S	E	L	U	L	F	A	R	E	I	N	G				
71	E	R	T	E	G	E	T	K	I	E	L	H	G	R	E	T	E					
81	R	O	T	R	E	V	N	A	S	T	A	S	L	Y	N	L	A	R	E	R		
89	I	S	E	R	I	A	P	L	I	K	T	S	T	H	E	L	E	N	A			
98	E	T	N	A	V	A	F	F	E	L	A	E	R	T	A	D	E	L	E	N		
105	S	I	N	K	E	R	Ø	R	T	E	N	T	S	E	B	E	S	E	R	L		
113	T	E	I	N	E	R	T	Ø	M	M	E	R	T	R	I	R	U	N	D	E		
122	A	L	D	E	R	D	O	M	S	L	O	A	S	L	E	N	Y	R	G			
130	U	S	E	L	V	G	Ø	R	E	B	L	I	N	D	V	E	G					
138	R	A	K	L	O	E	R	L	E	N	B	A	K	S	T	E	N	E				
144	O	V	E	R	A	L	L	A	T	T	E	R	M	E	I	N						
149	G	A	N	G	F	E	L	T	V	E	R	K	S	T	E	D						

**Løsning på «Vegkryss nr. 2-90»**

Det kom inn 16 riktige løsninger.

Vinnere ble:

1. Marit Moldenæs, Molde
2. Id Jorunn Holten, Kristiansund
3. Einar Skjelving, Sunndalsøra

Premiene er tilsendt. (NB! En av vinnerne fikk premier på tilsammen kr. 520,-).







Andre mottatte riktige løsninger ble sendt inn av: Nancy Austigard, Egil Bakke, Ove Hanken, Jan Arild Johansen, Arnt Rusten, Olaug Sylte – alle Molde, Paul Hjeltnes, Eide, Åsrunn Sæbjørnsen, Harøy, Olav Lyngnes, Lauvstad, Kjell Stenså, Nesjestranda, Grete Vik Kjersem, Tomrefjord, Martin Havnes, Tornes og Anne Lise Rønneberg, Ålesund.

Ca. 2/3 av de innkomne løsninger hadde feil på 46 vannrett. Det riktige skulle være Storebælt.



# KRYSSORD

av konsulent Terje Haug

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

De tre første uttrukne riktige løsninger premieres med 2 Flax-lodd. Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 3-90» og sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 15. november 1990.

Innsender: .....

Adresse: .....

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



# Slutt med glysofatspøyting i løpet av de neste fire årene

**Kjemisk sprøyting av vegetasjon langs vegane skal vere avvikla i løpet av fire år. Det lovar driftsdirektør Kjell Levik i Vegdirektoratet.**

– Dei nye retningslinjene for vedlikehald langs vegane som vi arbeider med, tilseier at Vegvesenet ønskjer å bruke manuelle eller mekaniske metodar for å halde nede vegetasjonen langs vegkanten, opplyser driftsdirektør Kjell Levik.

– Kjemisk sprøyting skal berre brukast når det ikkje lar seg gjere å fjerne veksten maskinelt, seier Levik. Dette er gjerne i bratte vegskråningar med mykje stein og fjell. Innan ein fire års periode tar vi sikte på å slutte med all kjemisk sprøyting.

– Det er omsynet til trafikktryggleiken og vegfundamentet som er viktigste grunnen til ryddinga langs vegkantane. Det skal vere god sikt framover. Vi ønskjer sjølvstekt også at det skal sjå pent ut langs vegane, seier Levik.

– Sjølv om det blir 10-20 prosent dyrare for Vegvesenet å fjerne veksten langs vegkantane maskinelt i forhold til å

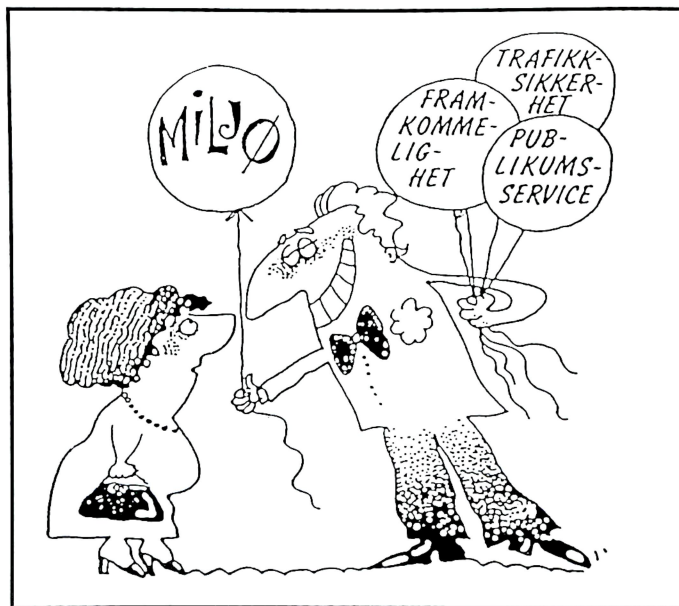
fjerne det med kjemisk sprøyting, ønskjer vi å prioritere den maskinelle metoden av omsyn til miljøet, seier Levik.

Det kjem også stadig betre maskinar på marknaden som kan gjere arbeidet enklare for Vegvesenet. Dei nye retningslinjene viser dei ulike alternativa som finst for fjerning av vegetasjon langs vegane.

Totalt har Statens vegvesen ansvaret for tilsaman rundt 53.000 kilometer riks- og fylkesvegar. Av desse sprøyte Statens vegvesen i underkant av 6.500 kilometer i fjor.

Av Glyfosat, som er det kjemiske sprøytemidlet som blir brukt mest, brukte Vegvesenet i fjor ca. 2.700 liter. Dette er mindre enn ein prosent av totalforbruket i Noreg. Fem fylke brukte ikkje Glyfosat i fjor. Brukt på rett måte har ingen forskarar til no kunna konstatere skader på menneske eller dyr av Glyfosat. Likevel ønskjer Vegvesenet å vere forsiktige med bruken og

**– Andsynes vegkontora vil vi innskjerpe bruken av kjemiske middel mot planter og gras langs vegkanten.**



etterkvart slutte heilt med sprøyting.

Professor i botanikk Olav Gjærevold er bedden om å gi Vegvesenet fagleg bistad for å få etablert eit plante- og blomst-

erdekke på vegskuldrene og i vegkantar som både er mest mogleg vedlikehaldsfritt og samtidig vakkert å sjå på. Professor Gjærevold har reist rundt på Vestlandet i sommar.

## Vegvesenet mottar folkets dom

**Statens vegvesen har mottatt mange nyttige impulser gjennom en stor publikumsundersøkelse om vedlikeholdet av vegene sist vinter.**

**– Til nå har vi mottatt ca. ti tusen svarskjemaer,**

Hele nitti prosent av de spurte var godt fornøyd med den generelle tilstanden på riksvegnettet, mens bare seksti prosent var fornøyd med tilstanden på fylkesvegene og det kommunale vegnettet.

For Statens vegvesen var det mest nedslående resultatet i undersøkelsen at hele 83 prosent av trafikantene stilte seg kritiske til bruken av salt.

– Jeg tar dette som et tegn på at vi ikke har vært flinke nok til å informere om den store

betydningen saltet har både for trafiksikkerheten og framkommeligheten langs vegene våre, sier Levik.

Samtidig er Vegvesenet i ferd med å utvikle nye saltingsmetoder. Man vil da kunne halvere saltforbruket og likevel oppnå samme effekt som i dag.

Det er i første rekke strøing og refleksstolper publikum etterlyser mer av i vintervedlikeholdet. Levik varsler at Vegdirektoratet tar disse signalene alvorlig:

**og de foreløpige resultatene tyder på at Vegvesenet i hovedsak kan være godt fornøyd med folkets dom, sier avdelingsdirektør Kjell Levik i Vegdirektoratet.**

– Vi vil nå se nærmere på om våre instruksjoner og regler for når og hvor det skal strøes er gode nok. Og vi har allerede vedtatt at de mest trafikkbelastede vegene skal utstyres med kantstolper med refleks. På de øvrige vegene har vi bestemt at alle brøytestikker skal ha påmontert refleks, opplyser Levik.

Av undersøkelsen går det ellers fram at vel nitti prosent av de spurte er godt fornøyd både med snøbrøyting

tingen, skiltstandarden og vegmeldingstjenesten.

– Vi har ennå ikke studert resultatene inngående nok til å se om det er lokale variasjoner i svarene. Men vi har registrert mange tips og ideer om lokale forhold som kan være nyttige for våre folk ute i felten, sier Levik.

Statens vegvesen vil senere foreta lignende undersøkelser for å se hvordan publikums holdninger utvikler seg over tid.





Auksjonarius Lorentz Tjelle ser ut til å være født til jobben. Med tæl og humør gjennomfører han årlig auksjonen til alles tilfredshet.  
(Foto: Viktor Storsveen)



En sjølgående valse er ett av flere objekter som finner sin nye eier.  
(Foto: Viktor Storsveen)



En veteran som villig lar seg tiltrekke av auksjonsatmosfæren.

# AUKSJON:

Den store auksjonen på Vegsentralen på Årø har blitt en populær tradisjon for mange, enten de er ute for å handle eller bare er ute etter å oppleve litt av den gamle gode martna-stemningen.



C



De to by-ordførerne, Rolf Myhre (Midde) til venstre og Harald Stokke (Kristiansund) ser fram til å kunne møtes tørrskodd.  
(Foto: Terje Johansen)

