



Bibel
VEG OG VIRKE

**BEDRIFTSBLAD FOR
STATENS VEGVESEN MØRE OG ROMSDAL**

Nr. 4

Desember 1990

18. årg.





VEG OG VIRKE

**BEDRIFTSBLAD FOR
STATENS VEGVESEN MØRE OG ROMSDAL**

Nr. 4

Desember 1990

18. årg.

INNHALD:

Vegsjefen har ordet 3

Vegnytt

Eikesdalsvegen 4
Kva har FTU gjort i 1990? 8
Aksjon mot fotgjengarulykker 13
Rjånes – landets eldste bilferje 15
Spørjeundersøking 16
Nytt frå maskinavdelinga 17
Vegopning i Vanylven 18
Endringar i riksvegnummereringa 24
Anleggsdrift 1991 27
Lab på djupt vatn 28
Skodje vegstasjon 35

Brunytt

Brukvalitet 12
Bruvedlikehaldskurs 14

Biltilsynet

Kontroll av bil ved skifte av eigar 29

Vegplan

Trafikktejingar Tussen/Skaret 16
Nytt frå trafikkplanseksjonen 21
Vegorama 31

Arbeidsmiljø og globalt miljø

Årleg seminar om miljø? 6
Kontaktmøteverksemda 1990 9
Avgassar frå gule bilar 11
AMU sia sist 22
Miljøundersøking: Betre leiarar 25
Styrk haldninga til eigen etat 29
Verneleiaren 34

Debatt

Reaksjon frå laboratoriet 7
Driv Vegvesenet maktmisbruk 20
Offentleg eller privat regi 26
Friksjon – veggrep 34

Bedriftsidrett

"VM" i orientering 25

Lesestoff

Eurotunnelen 10
KRIFAST-juttulen 23

Personalia 30

Kryssord 33

Redaktør: Odd Williamsen
Redaksjonssekretær: Palma Pladsen

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

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

Opplag: 2500

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

Forsidebildet:
KRIFAST-Juttulen (se side 23)
Tegning: Tor Johansen, Grafisk Studio,
Kristiansund

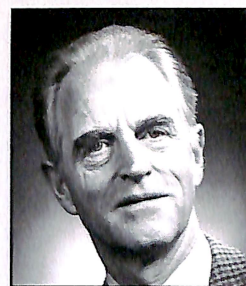
Baksidebildet:
Skodje vegstasjon.
Foto: Iversen Luftfoto, 6040 Vigra

Deadline for neste nr. er 11. februar 1991.

Sats og trykk:
EKH trykk A/S, Molde

Vegsjefen har ordet:

"Ålesundstunnelane"



Det siste året har det i massemedia vore mange oppslag og mykje omtale av tunnel- og brusambandet Ålesund-Ellingsøy-Valderøy-Giske-Godøy, gjerne kalla «Ålesundstunnelane». Diverre har storparten av desse omtalane hatt eit negativt innhald. Det er berre unntaksvis at det positive blir trekt fram. At øyane i Giske kommune har fått fast vegsamband og er innbyrdes knytt saman synest å vere gløymd. Økonomiske vanskar, høge tunneltakstar og diskusjon av ansvar og skuld er tydelegvis betre stoff.

Diskusjonen om fordeling av skuld for ting som ikkje har gått så bra som venta er som regel lite konstruktiv og fører sjeldan til noko positivt. Eg har difor aldri funne det føremålsteneleg å delta i nokon offentleg debatt om ulike sider som har vore omtala sjølv om det av og til har vore freistande når framstillingane har vore meiningslaust skeive og uriktige. Eg vil heller ikkje her fordele skuld og ansvar mellom ulike aktørar. Men etter mange spørsmål og oppfordringar frå eigne tilsette på ulike nivå vil eg kome med nokre faktiske opplysningar og røynslar.

Hovudanlegget Ålesund-Ellingsøy-Valderøy-Giske

Dette anlegget vart teke opp som riksveganlegg ved Stortingetsvedtak av 5. juni 1985. Bompengeselskapet fekk i same vedtak fullmakt til å krevje inn bompengar til finansiering av anlegget.

Det var ein føresetnad at Statens vegvesen som vanleg skulle ha byggherreansvaret og stå for prosjektering, byggleiing og kontroll av anleggsdrifta, samt rekneskaps- og kasserarteneste i byggjetida.

Det var sterkt ulike syn mellom Vegvesenet og bompengeselskapet om korleis dette skulle ordnast i praksis. Ålesund og Giske Bruselskap A/S hadde nemleg før prosjektet vart godkjent av Stortinget som riksveganlegg, alt engasjert eit byggleiarfirma til å stå for byggleiinga og rekneskapsføringa for anlegget.

Vegvesenet var sterkt imot at ansvaret skulle spreiaast på denne måten. Det var mange møte der dette spørsmålet var drøfta, men for ikkje å øydeleggje samarbeidsklimaet ga Vegvesenet til slutt etter og inngjekk avtale med selskapet i januar 1986.

I eit av punkta i denne avtalen heiter det:
« - Anleggsregnskap føres av sivilingeniør Sam Lorgen A/S som til enhver tid skal ha full oversikt over inn- og utbetalinger.»

Vegvesenet, som byggherre, var på ingen måte nøgde med avtalen. Som frykta viste ordninga diverre at kjøp av ein del tenester knytta til byggherrefunksjonen førte til svakare oppfølging enn vanleg.

I ettertid er dette kome spesielt klart fram ved at overslaget for hovudanlegget Ålesund-Ellingsøy-Valderøy-Giske som vart utarbeidd om lag midt i byggjetida, tidleg i 1987, vart rekna om lag 16% for lågt. Det er ikkje å kome forbi at dette var for stort avvik såvidt langt ute i anleggsperioden.

Hovudårsakene er uheldig oppbygd oppfølgingssystem, for dårleg kontakt mellom byggleiing og økonomioppfølging og kanskje ikkje minst er overslaget frå mars 1987 «farga» av at arbeida til då gjekk svært bra med mindre sikringsarbeid enn det var rekna med. Den omvendte utviklinga som seinare melde seg, var enno ikkje registrert. Det vart då meir omfattande sikringsarbeid og brannsikring m.v.

Godøytunnelen - Anleggskostnad

Overslag var for dette anlegget 120 mill. 1986-kroner, svarande til 147 mill. 1989-kroner.

Rekna i 1989-kroner vart anleggskostnaden 155 mill., altså ein kostnadsauke på 8 mill. kroner eller 5,4%. Dette ligg godt innanfor akseptabelt avvik på 10% for detaljplanoverslag.

Samla prosjektkostnad

Om vi ser begge anlegga i samanheng - omrekna til 1989-kroner og basert på overslaga som er brukt i Stortingetsproposisjonane for kvart av anlegga - blir resultatet:

| | Ramme 1989 | Kostnad 1989 | Avvik 1989 |
|---------------|---------------|-----------------|---------------|
| Hovudanlegget | 532 | 591 | 59 |
| Godøytunnelen | 147 | 155 | 8 |
| Sum | 679 | 746 | 67 |

Ein kostnadsauke på 67 mill. kroner er eit stort beløp, men svarar likevel ikkje til meir enn 9,8%, som ligg innanfor akseptabelt avviksgrense for veganlegg basert på ein kombinasjon av detaljplan- og hovudplanoverslag. Det bør også her kunne takast med i vurderinga at prosjekta er pionérprosjekt (verdens lengste undersjøiske vegtunnelar til no) med etter måten mange usikre komponentar.

Konklusjon

a) Røynslar frå dette anlegget tilseier at kjøp av tenester knytta til viktige delar av byggherrefunksjonen fører lett til uheldig kjensle av spreidd ansvar. Det er difor uaktuelt med slike løysingar heretter. Som byggherre må Vegvesenet sjølv fullt ut ta seg av dette.

b) Kostnadsauken for heile utbygginga ligg på akseptabelt nivå og er berre ein av grunnane til dei økonomiske problema. Høg realrente, store kapitalkostnader og sterk svikt i trafikken i høve til prognosane er nok langt dei alvorlegaste årsakene til dei økonomiske vanskanene.

E. Vollset

EIKESDALSVEGEN TATT I BRUK!

Fredag 16. november gikk b/f "Mardøla" sin siste ordinære tur som bilferje. MRF og Nesset kommune markerte at Eikesdalsvegen var klar til å bli tatt i bruk. Det som skulle ha vært en enkel fest for mannskap og bygdafolk ble imidlertid et kjempe-arrangement hvis make nok aldri har blitt noen annen fylkesveg til del. Å «toppe» dette arrangementet med en ny, offisiell åpning til sommeren kan vi derfor bare glemme. Eikesdalsvegen er behørig feiret, like til med fylkesmann og fylkesordfører til stede. Det paradoksale er bare at selve vegen kom helt i bakgrunnen. På opptur brukte festlyden ferja, og på nedtur var det bekmørkt så ingen fikk se noe ut av bussvinduet. Men følelsen av fast forbindelse var i høyeste grad på plass.

MRF har drevet ferja på Eikesdalsvatnet i 21 år, og rakk å frakte 81 232 biler og 379 129 passasjerer. Selvsagt de samme folk og biler uendelig mange ganger. Før MRF overtok, ble båtruta drevet privat. Det første motordrevne fartøy var den kullfyrte trebåten d/s «Mignon» i 1885. Den ble solgt som sundbåt til Kristiansund i 1896 og erstattet av stålbåten d/s «Eikesdal» som ble bygd på Øverås av folk fra Trondheims mek. verksted. Den var vedfyrt og kunne brukes året rundt. I 1960 kom så den første bilferja «Eikesdal II», også bygd på Øverås - der den fortsatt ligger. MRF overtok i 1970, samtidig med Mardøla-demonstrasjonene. I 1974 kom den siste bilferja til vatnet, b/f "Mardøla", med plass til 10 biler. Den ble fraktet på lastebil, og vegen

opp mot Øverås måtte utbedres for at transporten skulle komme fram.

Ingen blir oppsagt i MRF som følge av nedleggelsen av ferjeruta. Og allerede før vegen ble tatt i bruk var det kommet inn flere tilbud til rederiet om kjøp av ferja til reiselivsformål.

Ordfører Jan Maridal ønsker seg f.eks. et overbygd «flotell».

Vegfesten startet om bord på «Mardøla» med at veteraner blant mannskapet fortalte og oktetten Can Canche fra Eidsvågen sang «barbershop»-melodier, bl.a. ferjekøblues med spesialskrevet tekst. Ferja gikk oppom både på Vike og Hoem. Mannskapet fikk gode ord og blomster fra styreformann Einar Holm. Av de historier som kom fram kan vi nevne den om da snøfonna gikk over ferja og alt ble mørkt og stilt - men man kom seg ut ved hjelp av kompass. Og den om da kapteinen spilte trekkspill og en turist overtok roret.

Programmet ellers var festtale ved Gunnhild Austlid Oppigard, kåseri ved Bjørn Austigard, «lydbilde» ved Marit Wadsten og Rune Finnset og allsang skrevet av varaordfører Magne Bugge, som ledet festen på grendahuset. Utover kvelden var det dansefest.

Vegen har kosta 100 millioner kr. Det blir langt over en million pr. innbygger. Men vi skal huske at dette er en kompensasjon og tilbakebetaling for de mange fossekraftutbyggingene i området. Samfunnet har



Vegkontorets «grand old men» som står bak nyvegen: John Samdal og Jakob Engeseth.



Vegsjefen fikk blomster med malurt i, fra Gunnhild Austlid Oppigards egen hage.



Hovedentreprenør a/s Veidekke hadde med seg et flott bilde laget av stein fra Viketunnelen, som gave til kommunen.

**Tekst og foto:
Odd Williamsen**

inntekter på mellom 70 og 130 mill. kroner årlig av dette, via Aura- og Gryttenverkene. Og vegen gir grunnlag for en gryende reiselivsnæring. «Eikesdal har det samme som Geiranger» er det sagt. Entreprenørene vil finansiere en flott turistbrosjyre.

Statens vegvesen kom inn i bildet i 1975, som rådgiver for vegprosjektet Eikesdal-Lesja. Oppland var negativ. I 1979 kom det første overslag for en veg langs vatnet, på 46 mill. kroner. 11. juni 1985 ble Vegfondet for

Eikesdal oppretta av Stortinget. 25 mill. kroner kunne disponeres fritt til formålet. Kommunen ønsket seg da helst veg langs vatnet, og vegkontoret utarbeidet detaljplanene og fikk raskt prosjektet vedtatt i fylkestinget.

Eikesdalsvegen er bare 5,5 meter bred, og har vel den aller siste nyåpnede ensporede vegtunnelen i landet. Trafikken er beskjeden og det er godt med møteplasser. Ta turen til sommeren!

EIKESDALSVEGEN

Undrar meg på kva eg får å sjå ved andre enden av fjellet? Turen var ikkje å tenkje på, på Øverås vart det helst å stå, ved vatnet det djupe og blanke - dalen var berre i tanke.

Ørneflukt over innestengd sjø over det høge fjellet, - lunt og trygt under evig snø staute hus på ein velflidd bø, nøtter i hasselskogen, potetjorda rik under plogen.

Undrar meg på om den vakre foss får bruse fritt ifrå fjellet? Dei som verna han, måtte slåss til glede for etterslekta og oss, - om under vatnsløret dei farande no kan kjøre?

Eingong - no trur eg det skal eg nå fram til dalen der høgt under fjellet! Ikkje med ferje, med snekke og pram bilen min dreg meg med brask og bram. Til sumaren kjem eg som svalen til sjøvaste Eikesdalen!

Hedvig Wist

FRÅ ØVERÅS FERJEKAI TIL EIKESDAL ER DET BYGD VEG I EI TOTAL LENGD PÅ 20 930 M. VEGSAMBANDET ERSTATTER FERJESAMBANDET EIKESDAL-ØVERÅS.

VEGLENGD: 20 930 m
VEGBREIDDE: 5,5 m
STØRSTE STIGNING:
55 o/oo
MINSTE KURVERADIUS:
R = 40 m

KOSTNAD:
Ca. 100 mill. kroner
MEDGÅTTE MASSAR:
Det er sprengt ut ca. 150 000 m³ fjell og gravd ut ca. 140 000 m³ jordmassar. Alt er brukt som vegbyggingsmaterialer.

PÅ DET NYE VEGSAMBANDET ER DET 3 BRUER, 4 SNØOVERBYGG OG EIN TUNNEL.

LJØSÅNA KULVERT:
Betongkulvert 4,5 m x 3 m, 20 m lang.

VIKE BRU
Betongplatebru, spennvidde 12,5 m, 6 m breidde.

EIKESDAL BRU:
Betongplatebru, 2 spenn à 15 m, 6 m breidde.

SNØOVERBYGG
Det er bygd 4 snøoverbygg: Ormagjølet, Sleparen, Torehammar ytre, Torehammar indre, til saman 160 m. Det er utført sikringstiltak for styring av snøfonner (leidevollar og bremsekjegler). Snømagasin er anlagt på Bjørkimyllå og Langfonna. På Ogot er det sett opp prøvefelt med sikringsnett.

REKKVERK:
15 000 m rekkverk er sett opp.

MURAR:
Til sammen er det bygd 530 m² betongmurar og 325 m² tørrmurar.

VIKE TUNNEL:
Vike tunnel med portalar er 3530 m lang, kjørebanebreidde er 5,5 m. I tunnelen er det lagt fast dekke og montert lys.

UTFØRANDE ENTREPRENØRAR:
A/S Veidekke har bygd Vike tunnel, snøoverbygga og murane på strekninga Øverås-Vike tunnel.

Svensli & Sønner A/S har bygd vegen Vike-Øvre Vike og etterarbeidet på strekninga Øvre Vike-Eikesdal.

M. Kristiseter Entreprenør A/S har bygd Vike bru og Eikesdal bru samt betongmurane på Ogot og Katthammaren.

Arvid Gjerde A/S har montert rekkverk.

Frå april 1986 til mai 1989 var anlegget dreve i regi av Statens vegvesen Møre og Romsdal. Frå mai 1989 har Nesset kommune hatt det tekniske og økonomiske ansvaret.

Frå opninga vert Eikesdalsvegen overtatt til vedlikehald som fylkesveg 192.

Skal vi ta et seminar sammen?

- Er Statens vegvesen en miljøetat, fylkesingeniør Kolbjørn Megård (Fylkesmannens Miljøvernavdeling)?

- Nei, PR-avdelinga er nok litt tidlig ute her. Men etaten viser gode takter, og fokuseringa på miljøspørsmål virker sikkert oppdragende internt og eksternt. Statens vegvesen har nok et troverdighetsproblem i miljøsakene, likedan som landbruket har.

- Jamngod med landbruket altså, men bedre enn ...

- Bedre enn kommunene! Vegvesenet er klart en mer profesjonell etat, er seg bevisst sitt ansvar etter f.eks. Forurensingsloven. Kommunene sitter ofte rolig og ser på at søppelstativene på rasteplassene gradvis glir over til å bli permanente ordninger for hytterenovasjon. Miljøvern-avdelinga skal nå sette i gang med å kartlegge ulovlige avfallsplasser i fylket. Da vil vi sikkert oppdage at mange av Vegvesenets tipper er brukt til ulovlig avfallsdumping av private.

CAMPINGSLAM

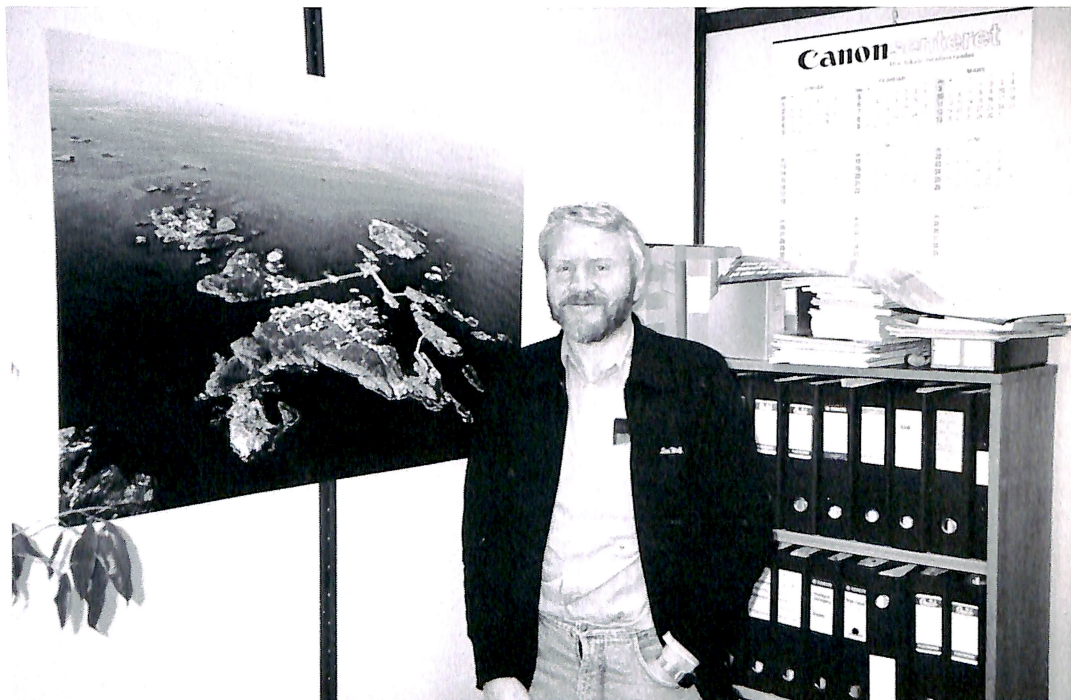
- Statens vegvesen må være bevisst også sitt renovertøransvar i forbindelse med campingbilene. Disse samler opp latrine- og kjøkkenavfall, som slippes ut helt ukontrollert. Jeg vil støtte reiselivssjef Westavik, som har bedt Vegvesenet ordne med tømmeplasser. Dette kan ikke være noen kommunal oppgave, slik som hytteavfallet er.

- Dette blir dyrt, Megård!

- Ja, men jeg tenker meg et standardisert opplegg for hele landet, der tømme-stasjonene er godt bekjentgjort.

- Hvordan da?

- Hvorfor ikke sammen med vegavgifts-giroen? Og campingbileierne kunne på-



Fylkesingeniør Kolbjørn Megård har dekorert kontorcella si med et flyfoto fra Bjørnsund, et av de få steder Statens vegvesen ikke har vært på ferde med sine inngrep.

legges ei særavgift for tømming.

- Det er vel mest tyskere som kommer hit med campingbiler?

- De kan betale sesongavgift på grensestasjonene, gjerne sammen med den foreslåtte fellesordninga for bompengeprojektene, det såkalte «Norgeskortet».

MILJØ & ØKONOMI

- Er miljøbegrepet blitt utvannet og belastet?

- Det er klart at ordet «miljø» kan brukes som etikett på alle slags vikarierende motiver og kryssende interesser. Men det er likevel bedre at mange jobber med det, enn at noen få «rene» skal gjemmes bort innerst i byråkrati-kottet. Miljøvern må bli like viktig som økonomi, det er også et mangslungent begrep.

- Hvorfor?

- Mennesket bruker og forbruker naturressurser på en helt annen måte enn før. Det er derfor viktig at

miljøhensynet glir inn i alle etater og næringer og påvirker all virksomhet.

- Hvordan står det til i vårt fylke?

- Vi har mye mindre uberørt natur nå enn i forrige generasjon - f.eks. før krigen. Vegvesenet har medvirket til dette. Overgangen til landverts trafikk har bl.a. ført til at det er lagt veger langs store deler av strandlinja i fylket.

HØYMOL OG MAREHALM

- Enkelte klager på at Vegvesenet har fylt opp med jord langs Atlanterhavsvegen, slik at det vokser høymol der det før bare var røsslyng?

- Jeg ser det, men dette vil naturen sjøl rette opp i løpet av få år, på samme måte som sprengt stein og bare bergnabber mørkner og gror til.

- Men marehalm er bra, særlig på Giske?

- Ved Giskebrua vokser faktisk verdens nordligste forekomst av marehalm. Vi hadde ikke fullmakt til å god-

kjenne vegplanene her, i strid med internasjonale forpliktelser. Derfor måtte saken avgjøres i Miljøverndepartementet. Og det kan ta sin tid.

OTER-KULVERTER OG HJORTETRÅKK

- I Danmark har de froskeunderganger; du har en gang etterlyst oterkulverter?

- Ved Veidholmen blir mye oter overkjørt fordi de må gå over vegen. Sunda er stengt av vegfyllinger. Slike fyllinger bør ha åpninger for dyr. Dette gjelder alle steder i fylket der det blir lagt vegfyllinger i sjøen.

- Også hjorten blir påkjørt?

- Det er viktig med god siktrydding langs vegen, men hvis Vegvesenet rydder for mye, kan dyra bli sky og trekkrutene kan bli ødelagt. Dersom ville dyr ikke får bevege seg fritt mellom beiteplasser og naturlige oppholdssteder, kan bestanden bli merkbart redusert. In-

dustrietablering kan forresten være enda verre enn vegbygging, det er viktig å ta vare på de naturlige trekkutene.

GRUS

- Grus er en ikke-fornybar naturressurs, hører vi?

- Klart det. Vi snakker jo om lausavsetninger etter siste istid. Grustak fins bare spesielle steder, og enkelte områder også i Norge mangler slike. Jeg er mest opptatt av kvalitet. Vegvesenet og andre byggherrer må slutte å kaste perler for svin. Slutte å bruke høgverdig grus der knust fjell og subbmasser gjør nytten. Selvsagt må frakt-avstanden tas med i ressursregnskapet. Og ellers må vi slutte å bygge hus på grusforekomster. Drift av grustak, slik som i Valldal og på Røkkum, kan også virke skjemmende i landskapet. Publikum klager til oss. Det er ikke noe godt argument at driftsmåten tradisjonelt har vært slik.

- Og Vegvesenets gjester på Atlanterhavsvegen er ofte svært opptatt av steinbruddene i Eide som lyser godt opp i horisonten. Men hva med grusuttak i elver og vassdrag?

- Graving i elver fører til vannforurensing og ødelegger for fisk og dyreliv. Vegvesenet som avtaker må stille krav om at grusleverandørene ikke forgriper seg på utsatte elver, som f.eks. Bøvra (Surnadal) og Batnfjordselva. Staten er voldsomt opptatt av skråningspuss, men tenker tydeligvis lite på hvor grusen kommer fra. Og den beste løsningen koster ikke alltid mest!

TUNNELSPYLING

- Hva mener miljøavdelinga om spyling av gamle tunneler?

- Dette har jo blitt en «sak» i Hordaland. Når tunneler spyles rene for skitt, blir jo forurensingen konsentrert og kanskje håndterlig. Da er det aktuelt at Vegvesenet gjør noe med «skitvatnet».

TOMGANG

- Er tomgangskjøring noe problem i den store sammenhengen?

- Tomgangskjøring betyr sannsynligvis svært lite for totalt CO₂-utslipp. Dette går vel mest på trivsel. Eksos er ubehagelig for fotgjengere og vegens naboer, å varme opp bilen med fem minutter tomgangskjøring hver morgen er forkastelig. Bruk motorvarmer!

FERJER VERST

- Hvilken transportmåte forurenses mest?

- Miljøstatistikken vår viser nok at bilferjene forurenses mye. Store kollektivtransportformer som busser og ferjer forutsetter jo at kapasiteten utnyttes. «Tomme» ferjer er energisluk. Men skal vi se på energibruken på ferje kontra faste samband, må jo også energien som går med til å drive tunnel og bygge bru regnes inn. Slikt savner jeg i Vegvesenets vegutredninger, der man ennå skriver mest om samfunnsøkonomi og reisetid.

BOMPENGER OG KJØPESENTRA

- Når vegmyndighetene etablerer bompenger, unngår selvsagt folk å kjøre til byen. I steder kjører de lenger - de kjører rundt - og bruker mer drivstoff. Eller de kjører på boligveger og blir en trussel for barns oppvekstmiljø. Byene slutter å fungere, de blir kulisser og ruiner, bare det negative blir igjen. Transportbehovet vokser inn i himmelen når folk skal bo i sovebyer langt unna hverandre og langt fra arbeidsplassene. Kjøpesentra gror opp helt uten overordnet planlegging, løsrevet fra transport- og samfunnsutviklings-målsettinger. Vi organiserer oss som storbyer, enda vi egentlig er små. Det er svært uheldig at sentrum tappes for attraktive boliger. Dessuten er det dumt at gangvegene ikke henger sammen i nettverk og at de

bare går der bilene kjører. Gangvegnettet skulle ha ført folk fra boliger via service-tilbudene til natur- og friområdene. Jeg ønsker meg et komplett system!

VEGEN ER HARD

- og lite hyggelig for nærmiljøet. Vegvesenet må tenke mer på funksjonen enn bare på det visuelle og estetiske når det gjelder skuldre og skråninger. Jeg ønsker meg terrasser langs elver og strandlinjer, der folk og dyr kan ferdes nedenfor vegen. Det må gå an å oppholde seg et sted selv om det går en veg der.

GIFTSPRØYTING

- Selvsagt ønsker alle miljøvernere at Vegvesenet mer går over til manuell/maskinell ryding, og slutter å bruke kjemikalier. Staten er jo generelt en pådriver for å få slutt på giftsprøyting, så hvorfor skal Statens vegvesen drive med det? Men der vegen og skuldra er nedstøva og møkkete fra før kan vel sprøyting lettere aksepteres enn sleivkast opp i trekronene.

SEMINAR

- Til slutt, fylkesingeniør Kolbjørn Megård, som i noen år nå har vært konstituert fylkesmiljøvernsjef i den tiden Odd Høgset har vært veksjef (!) for NORAD i Botswana - hvordan kan vegfolk og miljøfolk komme hverandre i møte?

- Vegvesenet er sterk på støyproblematikk og sektorplanlegging. Jeg ønsker meg et årlig fellesseminar mellom miljøvern avdelinga og Vegvesenet, der vi kunne drøfte felles saker. Vegfolk er jo greie å snakke med! Og det ser skikkelig ut der Vegvesenet har vært. Jeg håper at arbeidet på Vegdirektoratets miljøkontor vil få gjenklang utover på vegkontorene.

Intervju: Odd Williamsen

Reaksjon fra laboratoriet:

"Det har vært boret i grunnen og tatt et utalls prøver, dette har likevel ikke hindret leirrasene"

Denne usakelige bildeteksten finner vi i et stykke om rasproblemene på Krifastanlegget i siste nummer av Veg og Virke (nr. 3/1990). Naturlig nok føler vi på laboratoriet oss temmelig brøstholdne over denne spydigheten – og særlig fordi den gir et fortegnert bilde av de faktiske forhold.

Uten å gå i detalj skyldes utglidningene ved Katthammeren på Aspøya flere uheldige omstendigheter. En viktig årsak er for dårlig kommunikasjon mellom laboratoriet og anlegg.

Det hender av og til at kontakt og samarbeid innen etaten svikter på dette feltet. Som regel får ikke dette merkbare uheldige følger, men en sjelden gang kan det gå galt. Uansett resultat er det imidlertid et poeng at manglende samarbeid også er en historie om bortkastet innsats fra laboratoriets side.

Det er altså ikke nok å skrive en laboratorierapport og rekne med av budskapet alltid når fram. Adressaten leser vel som oftest rapporten, ofte blir den tatt til følge; av og til ikke. Det springende punktet er at vi som regel ikke hører noe fra drifta før anlegget er ferdig – eller når noe har gått galt.

Det er ganske enkelt å rette på dette: Ta en telefon, eller en spasertur bortover gangen, og inviter saksbehandler på laboratoriet til en teknisk prat før anlegget starter. Så kan vi sammen komme fram til den beste løsningen, som vel ikke *alltid* er den som ble foreslått av laboratoriet.

Dette problemet har vært tatt opp gjentatte ganger i årenes løp, og altså med magert resultat. Med stadig sterkere fokusering på etatens gjørene og laden, og sterkere krav til dokumentert kvalitet, er det vel på tide at vi ordner opp i dette?

*Laboratoriet
Bjørn Wivestad*

KVA HAR FTU GJORT I 1990?

Fylkestrafikktryggingssutvalet (FTU) i Møre og Romsdal er eit underutval av Samferdselsutvalet, oppnemnd av Fylkesutvalet. FTU har ansvaret for å koordinere trafikktryggingssarbeidet i fylket, medan det politiske ansvaret er lagt til Samferdselsutvalet. FTU har fem faste medlemmer med personlege varamenn, og leiar for utvalet er Målfrid Mogstad. Dei andre medlemmene er Arne Dyrhol, Aase Roland, Per Steinar Husby og Mellvin Steinsvoll. Utvalet har også konsultative medlemmer.

Utvalet har i 1990 hatt seks møte. Tre av desse møta er delvis nytta til kontakt- og samarbeidsmøte med kommunar rundt om i fylket. Desse kommunane er Fræna, Surnadal, Rindal, Ulstein, Hareid og Herøy. FTU har hatt eigne separate møte før eller etter fellesmøta.

Trafikktryggingssutvalet i Sogn og Fjordane inviterte FTU i Møre og Romsdal til eit fellesmøte i Loen i vår. Det var spesielt handlingsprogrammet vårt dei ville høre meir om, men andre saker var også tatt opp. Så FTU her i fylket har fått seg ein tur utanom fylkesgrensene også.

«Handlingsprogram for trafikktrygging i Møre og Romsdal» (HPT) er FTU sitt praktiske og tenlege arbeidsdokument. Dette vart til gjennom ei «søkekonferanse» i Kristiansund våren 1987. Deltakarane var med og utforma dei konkrete tiltaka som skulle inngå i HPT, og SINTEF stod for gjennomføringa av konferansen. Det var lagt vekt på å få med dei som sat med eit overordna ansvar, og dei som fekk ansvaret for den

praktiske gjennomføringa av tiltaka. I alt 84 konkrete prosjekt vart tatt inn i handlingsprogrammet etter denne konferansen. Då mange av tiltaka etter kvart var gjennomførte, vart ei oppfølgingskonferanse arrangert hausten 1989. SINTEF bistod, men FTU har gjort etterarbeidet med revisjonen av handlingsprogrammet sjølv. I praksis er det ei arbeidsgruppe for vidareføring/gjennomføring av HPT som FTU har peika ut, som står for dette arbeidet og som har oppfølginga av prosjekta. Utforminga av handlingsprogrammet representerte ein ny måte å gjere dette på, og det har vakt generell stor interesse rundt om.

TRAFIKKTRYGGINGSPRIS

«Trafikktryggingssprisen i Møre og Romsdal» vart delt ut for første gong her i fylket

ved opninga av fylkestinget i Geiranger i mai. FTU stod bak utlysinga og kåring av vinnar(ar). Utdelinga av prisen, som er på kr 10 000,- skal vere eit årleg tiltak, og er meint å skulle «heidle særleg stor trafikktryggingssinnsats i fylket». Vinnarar i 1990 var «Ungdom i Aksjon Mot Trafikkulykker», ei gruppe ungdommar i Molde som driv aktivt forebyggjande trafikktryggingssarbeid spesielt blant ungdom.

Vi har ei ordning som heiter «økonomisk støtte til frivillig trafikktryggingssarbeid». Dette er midlar som FTU fordeler etter søknad frå organisasjonar, lag, velforeiningar, privatpersonar, barnehagar, med fleire. Som regel blir denne type søknader lagt fram på kvart møte. For 1990 er det satt av kr 108 000,- til dette føremålet, og dei pengane går med til sikring av lekeplassar, innkjøp av sikringsutstyr osv.

Aksjon skolevegmidlar blir også fordelt i FTU. Retningslinjene seier no at desse midlane kan nyttast i heile trafikkmiljøet der barn ferd-

ast, og ikkje berre til skolevegar. Kommunane søkjer om desse pengane til gode, tilrettelagte prosjekt på og langs kommunale vegar og fylkesvegar. Møre og Romsdal har for 1990 fått tildelt 2,1 millionar kroner av dei sentrale midlane. Hordaland fekk like mykje, elles har dei andre fylka fått mindre. Dei sentrale løyvingane dekkjer berre 50 % av prosjektkostnadene. Resten er forutsett å skulle dekkjast lokalt, og denne andelen blir normalt delt mellom fylket og kommunen for tiltak på fylkesvegar, medan kommunane må betale heile andelen for tiltak på kommunale vegar. Eksempel på tiltak her er leskur, busslommer, fortau/gangveg, vegbelysning, rekkverk, fartsdempingar, osv. Det er relativt stor søknad på desse midlane. FTU prioriterer derfor mellom kommunane og dei prosjekta som dei i sin tur har satt opp.

FTU har gjennom handlingsprogrammet arrangert kurs for ungdomsskolelærarar og politi/lensmannsetaten i haust. Kurset vart gjennomført av Trygg



Frå venstre: Målfrid Mogstad, Eva Otterlei, Sissel Johansen, Dag Magne Sandvik, Mona Brekke, Margareth Beite, Magne Flemsæter.

Trafikk, og tok for seg korleis trafikkrtrygging skal kunne takast inn i undervisninga i ungdomsskolen. Kurset vart gjennomført med to samlingar i Geiranger à 3 dagar.

Kurs for lærarar som skal undervise i moped-valfag i ungdomsskolane vart og gjennomført i haust i regi av skoledirektøren/biltilsynet. FTU finansierte over handlingsprogrammet store delar av kurset.

Trafikktryggingutvalet er høringinstans i ei rekke saker som berører det feltet utvalet arbeider innanfor. Sakene blir lagt fram på møta til FTU, og utvalet gjev som regel ein fornuftig uttale.

«Ikke tøft å vere død» skulle vere eit kjent begrep for dei fleste. Det er ei gruppe som består av ein trafikkskadd, ein politimann og ein lokal fotballkjendis som har reist rundt på ungdomsskolane og vist fram si forestilling for elevar i 9. klasse. I Møre og Romsdal har to slike grupper reist rundt i fylket, og tiltaket har fått veldig gode kritikkar. FTU har gjeve dette tiltaket «livets rett» her i Møre og Romsdal også i 1990/91 (i motsetning til nokre andre fylke), ved å finansiere prosjektet.

FTU-medlemene og dei konsultative medlemene til utvalet var også på mediakurs i vår. Kurset var profesjonelt lagt opp av Ove Lervik frå NRK og Svein Bjørnerem frå Romsdals Budstikke. Her kunne ein bli ganske «grilla»!

Det er i år gjennomført eit samarbeidsprosjekt med Molde Fotballklubb om ungdom og trafikksikring. Ei eliteklasse for juniorar har blitt skolert gjennom kurs på 30 timar om trafikk og trafikksikring. I samband med heimekampane til MFK har det vore halde eit miniseminar på 2 timar for ballgutar/foreldre/lagleiarar. A-lagsspelarar har vore nytta som profilpersonar og det er laga interne reglar om

kjøring til og frå fotballkampar/idrettsarrangement. FTU har tatt del i finansieringa av dette prosjektet

Ei «Ungdomskonferanse» var også gjennomført i haust. Trygg Trafikk og Biltilsynet arbeidde med opplegget, der 30 ungdommar frå Ålesund, Surnadal og Fræna samt representantar frå lokale politi-/lensmannskontor, biltilsynsstasjonar, rektorar ved vidaregåande skole og ungdomskonsulent/kultursekretær i kommunen var deltakarar. Konferansen vart halde i Geiranger ei helg. Målet med konferansen var å få opp eigen-aktiviteten i ungdomsmiljøa med omsyn til trafikkrtryggingarbeid etter modell av «Ungdom I Aksjon Mot Trafikkulykker» (UIAMT). Konferansedeltakarane utforma eit opplegg under kurset som dei skal gjennomføre i sin heimkommune etterpå. Deretter kan ein håpe at engasjementet blant ungdommane er vakt såpass at dei vil fortsette å arbeide etter eigne initiativ. På sjølve konferansen gjorde nok biltilsynssjef Arne Johnsen sterkast inntrykk på samtlege med sitt sterkt personlege innlegg «Det å miste et barn». For øvrig var mange andre ressurspersonar også med å setje sitt preg på konferansen, blant andre Jan Roger Thomsen (trafikkskadd/UIAMT), Dagfinn Moe frå SINTEF, Inggard Lereim frå Regionskehuset i Trondheim, m. fl.

Elles så har FTU vore opptekne av søknaden frå Møre og Romsdal om å bli «Prøvefylke for særskilte trafikkrtryggingstiltak», og spesielt pkt. 1: «Auka farts- og promillekontrollar ved eigenfinansiering basert på fritak frå forskrift om at trafikkbøter skal gå direkte i statskassa». Dette har i korte trekk til no enda opp i ei «Arbeidsgruppe for trafikkr- overvåking» med representantar frå politi, FTU og

vegkontoret. Søknaden som var fremja allereie i 1987 til sentrale styresmakter, har hatt ein «evig rundgang» i departementa. Samferdselsdepartementet har oppfordra fylket til å legge opp til eit prosjekt som kan danne grunnlag for forskningsmes-

sig tilknytning, eit arbeid som no er i gang ved arbeidsgruppa.

Så FTU er eit utval med mange jern i elden!

Ruth Myklebust

Kontaktmøteverksemda 1990

I år har vi for første gong gjennomført kontaktmøte med folka i utedrifta i samtlege ni vedlikehaldsområde. Nytt av året er at biltilsynet og har vore invitert til desse møta.

Føremålet med kontaktmøta er for det første å søkje å betre kontakten mellom leiinga ved vegkontoret og dei tilsette i utedrifta. Vidare gir desse møta høve til å informere om aktuelle planar for det einskilde distrikt, økonomiske rammer og eventuelle bemanningmessige endringar. I tillegg til dette vert dei tilsette i utedrifta oppmoda om å ta opp aktuelle saker med leiinga.

Når vi no ser tilbake på røynslene med desse kontaktmøta siste år, er det ein viss semje om at slik møta no er organisert vert dei for store. Dette er truleg og årsaken til at folk i salen ikkje vert så engasjerte og aktive som vi gjerne skulle ønskje. Etter mi meining bør vi vurdere om vi i framtida bør splitte møta opp i mindre einingar, der ein tek opp aktuelle tema for til dømes vedlikehaldet eller anleggsverksemda. Eg trur med andre ord at sjølve møteforma gjer publikum inaktive.

Vidare er det frå anleggsfolka peika på at slik møta er organisert ekskluderer det ein del folk i anleggsdrifta, då det er vanskeleg å stanse drifta og ta ut mannskapet. I realiteten er det her i stor grad berre oppsynet som har høve til å møte.

Forsøket med å trekke inn biltilsynet på desse møta har etter mi meining ikkje vore så vellukka som vi skulle ønskje. Frå biltilsynshald vert det peika på at programmet på kontaktmøta har vore for driftsorientert. Dersom ein for ettertida skal ta med biltilsynet på kontaktmøta må ein ta meir omsyn til dette i samband med utforminga av programmet enn kva som har vore gjort i år.

Skal eg oppsummere mine inntrykk frå kontaktmøta i år vil eg nok ein gong understreke kor viktig det er at møteforma vert vurdert nøye, slik at den kan vere med på å fremje engasjement og deltaking frå salen. Vidare ser eg det som ein klar føremon for at desse kontaktmøta skal fungere etter intensjonane, at det vert arrangert årlige møte i kvart område. Dette vil vere den beste reiskapen for å sikre kontinuet og kontakt mellom leiinga og utedrifta.

Berit Brendskag Lied



EUROTUNNELEN: 5 mil under sjøen

Visst er vi gode i Norge. Vi er verdensmestere i fri høyde i vegtunneler og under bruer. Vi har verdens lengste og dypeste undersjøiske vegtunneler, og av 31 nye tunneler over 3 km bygd i verden de siste fem åra, så ligger halvparten i Norge.

SEIKAN

Men jernbanetunneler har vi lite av, faktisk ingen undersjøiske. I Japan fikk de i 1982 den verdensberømte *Seikan*, som fører togene 54 km - herav over 23 km under havet mellom Hakhaido og Honshu. Litt nærmere oss ligger *Eurotunnelen* mellom Frankrike og England. Den blir ferdig 15. juni 1993 og skal bli 50,5 km lang, herav 37,9 km under sjøen. Men altså stadig bare for tog. Gamle Norge er fortsatt uslåelig på lange tunneler der folk får kjøre sin egen bil gjennom. Andre steder må bilene lastes opp på innelukkede godsvogner.

EUROTUNNELEN

Slik blir det altså på tunnelen mellom England og Kontinentet. Dette prosjektet har likevel en del til felles med KRIFAST og Freifjordtunnelen, fordi både Kristiansund og England begge lever på myten om å være i sentrum; at det er andres problem å komme seg til oss. Vi trenger jo egentlig ikke fastlandsforbindelse for vår egen del. Uten denne myten ville begge samfunnene miste selvtiliten, og alt nærings- og kulturliv ville gå i stå. Begge prosjekter har forresten lagt sitt tunnelinfosenter, der skeptikere og andre interesserte kan få stilt sitt kunnskapsbehov, til øysamfunnet, ikke på fastlandet. Eurotunnelen har dertil fått utarbeidet et imponerende sett av pedagogisk materiell, noe kanskje også KRIFAST burde ha midler til.

INFOSENTER

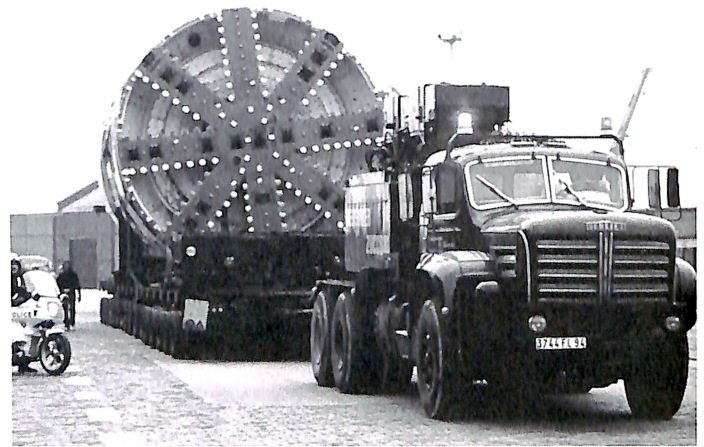
På Eurotunnelens utstillings-senter i Folkestone ved Dover arbeider 40 personer bare med informasjon. Senteret åpnet sommeren 1988 og kostet mer enn 22 millioner kroner. Inngangsbilletten er nå på kr 30,-, og man har ca. 400.000 besøk i året. På tross av stive priser på souvenirer og litteratur er senteret ikke selvfinansierende. Den mest kreative souvenirtypen er nok keramikkgenstander laget av leire fra tunnelen.

MILJØ

Infosenterets oppgaver er å forberede folk mentalt på at tunnelen kommer snart, dvs. at Storbritannia snart ikke lenger er et øysamfunn. Videre at tunnelen blir fin og flott, behagelig og miljøvennlig, sikker og avansert. Kvalitet er gjengangerordet. Akkurat som for Freifjordtunnelen! Tunneltraséen er lagt om for å spare verdifulle områder av stor biologisk, geologisk og arkeologisk verdi. Barna får i infosenteret leke «muldvarp» og pensjonerte ingeniører underholder de voksne. En gang i blant er det gratis adgang for tunnelanleggets naboer: folket som bor i de mest berørte kommunene. Senteret har en egen avdeling om prosjektets 200-årige historie.

GJENNOMSLAG

Det første gjennomslaget - det er tre parallelle tunneler - fant sted nå i november. Britiske og franske



Hodet til en av de 11 tunnelboremaskinene, som hver er 200 meter lange og 500 tonn tunge, kjøres på plass.



Utstillingsbygningen i Dover.

tunnelfolk møttes midtjords til stor festivitas. Det er den minste midterste «service-tunnelen» som nå er «ferdig». De to envegs-kjørte togtunnelene gjenstår.

Prisen for det hele blir 87 milliarder kroner. Anlegget skal være selvfinansierende, men har i Frankrike fått store statstilskudd. I England forsøker man nå å mobilisere «småsparerne» til å kjøpe seg tunnelaksjer. De første planene ble lansert allerede i 1802, men skrinlagt av dronning Vik-

toria på grunn av britisk frykt for fransk invasjon. Like dårlig gikk det med forsøkene på å komme i gang på 1880, 1920- og 1970-tallet. Reisetiden med tog gjennom tunnelen som nå til slutt blir bygd, er regnet til 32 minutter, og jernbane/privatbil blir med ett svært så konkurransedyktig med fly på ruta London-Paris. Billettprisene blir nok likevel noe høyere; 90 pund gjennom tunnelen, mot 60 pund for fly.

Man regner med at mange likvel vil foretrekke å bruke tunnelen, fordi bilto-

ene vil gå hvert 12. minutt og uten flytrafikkens alle mulige hindringer (tåke, aksjoner, kapasitetsproblemer).

90 000 MANNÅR

90.000 årsverk går med til å bygge tunnelen. Man borer seg gjennom løsmassene med 11 gigantiske hydrauliske maskiner som ligner godstog, og slipper å bruke dynamitt slik vi må her i Norge.

17% av varetransporten til og fra de Britiske øyer vil gå gjennom tunnelen, og man regner med 30 millioner reisende hvert år. Det blir både direktetog London-Paris og skytteltog under Kanalen.



TRAFIKKÅRE

Den engelske kanal er en av verdens mest trafikkerte skipsleider, både på langs og på tvers. Ferjetrafikken over ville etter prognosene ha blitt doblet ved århundreskiftet, selv uten fast forbindelse. Nå gjenstår det bare å se om billettprisen, kryssing av tidssonen og overgangen fra høyre - til venstrekjøring blir uoverstigelige hindre.

Odd Williamsen

| | Freifjordtunnelen | Eurotunnelen |
|------------------------------|--|---|
| Transportform | Bil | Tog |
| Lengde | 0,5 mil | 3 x 5 mil |
| Reisetid | 5 min. (80 km/t) | 32 min. (130 km/t) |
| Fri høyde | 4,6 m | 7 m |
| Største bredde | 11 m | 7,6 m |
| Masser | 310.000 m ³ fjell sprenges ut | 7,5 mill m ³ kalk graves gjennom |
| Dypeste punkt under havflata | - 130 m | - 78 m |
| Minste fjelloverdekning | 35 m | 40 m |
| Bergart | Gneis | Kalkstein |
| Anleggsstart | Juni 1990 | Desember 1987 |
| Ferdig | Sommeren 1992 | Sommeren 1993 |
| Arbeidsstokk | 70 mann | 7000 mann |
| Anleggskostnad | 0,240 milliarder kroner | 87 milliarder kroner |
| Billettpris pr. bil | Kr. 50,- (sone 9) | Kr. 1.040,- (90 pund) |

Avgasser fra våre gule biler

Alle har vel nå oppfattet at Statens vegvesen skal prioritere miljøhensyn langt høyere enn tidligere.

De største miljøproblemene knyttet til vegtrafikk er luftforurensning og støy. Bakgrunnstoff om emnet finnes for eksempel i studieheftet «Rense? Begrense?» som vi ga ut ifjor.

For å være sikre på at luftforurensningen fra Vegvesenets egne biler og maskiner er minst mulig, ber Vegdirektoratet om at følgende tiltak gjennomføres innen maskindriften:

1. Årlig miljøkontroll av alle egne biler og maskiner.

Dette innebærer blant annet at alle motorer justeres korrekt. Kjøretøyforskriftenes krav til innhold av CO₂ i bensinmotoravgass og av sotpartikler i dieselmotoravgass må ikke overskrides. Målemetoder og utstyr for måling skal samkjøres med biltilsynet. Miljøkontrollen forutsettes innarbeidet i eksisterende vedlikeholdsrutiner.

2. Generelt forbud mot unødvendig tomgangskjøring ved bruk av Vegvesenets biler og maskiner.

Tomgangskjøring er unyttig ressursbruk og gir unødvendig luftforurensning. Forurensningen under tomgangskjøring er opptil 50 ganger større enn under kjøring i jevn fart eller ved normale driftsforhold. For å minne om forbudet vil Vegdirektoratet få laget klistremarker som skal plasseres på lett synlig sted i førerhuset.

3. Pålegg førerne å benytte blyfri bensin på bensindrevne biler i den utstrekning det er teknisk mulig.

Klistremarker som angir

korrekt bensintype vil bli tilsendt fra Vegdirektoratet og forutsettes plassert nær tanklokket på alle bensindrevne biler.

4. Redusere avgassmengden fra biler og maskiner.

Dette gjøres blant annet ved:

- God planlegging av transport- og arbeidsoppdrag.
- Korrekt dimensjonering av materiell i relasjon til oppdrag.
- Økonomisk kjøremåte.
- Riktige justeringer av motorer, bremses og dekktrykk.
- Bruk av elektrisk motorvarmer i den kalde årstid.
- Bruk av tilhengere.

Vegdirektoratet vurderer i tillegg andre miljøtiltak og vil komme tilbake med forslag om eventuell utprøving av forbedrede dieselkvaliteter, avgassfiltere, katalysatorer, videreutviklede innsprøytningssystemer, alternative drivstoff- og motortyper senere.

Bil- og motorprodusentene har i den senere tid satt inn betydelige ressurser på forskning og utvikling av mer miljøvennlige motorer. Som resultat av dette kan store

forbedringer påregnes i årene fremover. Bilfabrikkene kan for øvrig allerede nå levere en del miljøutstyr, dels som standardutrustning og dels som ekstrautstyr. Dessuten finnes det enkelte miljøtilpassede spesialbiler og maskiner for forskjellige formål. Vegvesenet har allerede anskaffet noen slike for utprøving.

Miljøutstyr er ofte kostbart. Vi må derfor også minne om konkurransesituasjonen Statens vegvesens egen maskindriften har mot private maskineiere, som ofte ikke prioriterer miljø- og sikkerhetsutstyr like høyt som Vegvesenet.

Vegdirektoratet fraråder for øvrig en generell oppgradering av brukt materiell, eksempelvis ved ettermontering av katalysatorer. Miljøhensyn skal istedet prioriteres sterkere enn før ved nyanskaffelser.

Maskinavdelinga
Oddvar Åfløydal

BRUKKVALITET!

Vegdirektoratets bruavdeling la årets «rikssamling» til Kristiansund 22.-25. oktober.

Årets brukonferanse som for første gang ble holdt utenfor Oslo, hadde kvalitetsikring som hovedemne. Avdelingsdirektør Øderud åpnet ballet med bombastisk å slå fast at mens tunnelfolket bare har en grevling i taket, så er bruene besunget i høyverdig poesi. Straks etter ble det servering av brufolkets egen sjokolade «Riegel» (bjelke), før vår egen Tore Witsø foredro om Kulisvaet bru - den eneste med egen solbrilleholder. To av Norges fremste alpinister og fjellklatrere, Øyvind Vadla og Aslak Åstorp demonstrerte alternativ bruk av Storseisundet bru - i 23 meters fritt fall og ellers var det snakk både om kakelotteri og Kolossen på Rhodos. 80 mann stilte, og flere kan vi neppe ta imot til rundstykkegilde i det røde slottet på Høgset. «Folk må få betalt for det de veit, ikke for det de gjør», sa Noremark fra Hordaland. Det får de i Japan. De putter toppfolka sine helt ned i produksjonsprosessen, for å få kvalitet. Hos oss må ingeniørene bli kontorister for å oppnå lønn og anseelse...

Siste dag hadde avdelingsingeniør Per Austnes foredrag om Møre og Romsdals erfaringer med betongruer. Betong har jo mistet sin dyd som vedlikeholdsfritt materiale. Konferansen diskuterte også bedriftskultur og PR-arbeid, «off the record».

På konferansens siste dag var det satt av en «åpen time» til informasjon fra vegkontorene og bruavdelingen. Her var bl.a. disse sakene framme:

1 STRATEGISK PLAN FOR BRUAVDELINGEN

Bruavdelingen har, som de andre avdelingene i Vegdirektoratet, utarbeidet en strategisk plan for sin virksomhet i perioden 1990-93. De har der valgt ut følgende fem satsingsområder:

- * Organisasjon og ledelse
- * Kvalitetssikring
- * Idéskaping og utvikling i brusektoren
- * Planlegging og styring av store bru-prosjekter
- * Bruforvaltning

2 KONTAKTMØNSTER MELLOM VEGKONTORENE OG BRUAVDELINGEN

Foruten gjennom de enkelte prosjekter og saker for øvrig har sektoren følgende kontaktpunkter:

- Brukonferansen.
- Sentrale, lokale og regionale kurs arrangert av bruavdelingen.
- Plansjef-, anleggssjef- og vedlikeholdssjef-konferansene.

3 FORSLAG TIL KURS 1991

Bru har foreslått følgende sentrale kurs for 1991:

Brukonferansen 1991 - Planlegging og prosjektstyring, bruer.

Konferansen er tenkt holdt i Bergen fordi det der vil være flere interessante prosjekter under arbeid.

Kurs for kontrollingeniører og byggeledere ved bruanelegg.

Dette kursforslaget er en oppfølging av seminaret for byggeledere på bruanelegg som ble holdt i Bergen i mai 1990.

Kurset er tenkt holdt i Oslo-området høsten 1991. Det er mulig dette burde vært delt i to kurs - et for byggeledere og et for kontrollingeniører, eventuelt kombinert med brevkurs.

Seminar om bruestetikkk.

Bruavdelingen har utarbeidet et debatthefte om bruestetikkk. Heftet er sendt vegkontorene. Innholdet i dette tas opp på seminaret. Målet er å komme fram til en veiledning for veg- og bruplanleggere.

Seminaret holdes på Olavsgaard hotell ved Lillestrøm i januar 1991.

Idéseminar om mindre og mellomstore bruer.

Formålet er å gi deltakerne nye impulser i valg og utforming av bruer for mindre og mellomstore spennvidder.

Det er tenkt holdt i Oslo-området våren 1991.

Forebyggende vedlikehold av bruer.

Kurset vil belyse.

- Valg av utforming/detaljer for å hindre skader.
- Utførelsesfeil - betydning for skadeutvikling.
- Overflatebehandling av betongruer.

Dessuten er det foreslått følgende lokale/regionale kurs:

Inspeksjon og vedlikehold av bruer.

Kurset er tenkt holdt ved 2-3 vegkontorer, og vil gi en innføring i Vegvesenets regler og rutiner for inspeksjon og vedlikehold av bruer, ferjeleier etc., samt gi en oversikt over de vanligste skadetyper og de viktigste reparasjonsmetoder som benyttes.

Klassifisering av bruer.

Kurset er tenkt holdt ved inntil to vegkontorer eller som regionalt kurs.

Det vil gi:

- Innføring i klassifisering av eksisterende bruer.
- Oversikt over Vegvesenets lastklasser, lastantakelser, antatte materialkvaliteter, tillatt materialutnyttelse etc.
- Beregningsmetoder for de viktigste brutyper.
- Oversikt over tidligere normalruer.

Reservebrumateriell.

Kurset holdes ved 1-2 vegkontorer. Det er tenkt å gi de spesialutatte medarbeidere i utdriften en teoretisk/praktisk innføring i Vegvesenets bruk av reservebrumateriell.

EDB-opplæring for brumedarbeidere.

Kurset vil bli gitt som et hospiteringstilbud ved bruavdelingen for 4-6 deltakere. Det vil gi en innføring i de mest benyttede EDB-programmene på brusiden og gjennom praktiske øvelser sette deltakerne i stand til å utføre EDB-beregninger på vegkontorets Nord-maskin.

Videregående DAK-kurs (EDB)

Kurset er tenkt holdt regionalt. Det vil gi videregående opplæring i bruk av DAK-systemet Technovisjon og Brudak. 1-2 bru-prosjekter skal leveres komplett planlagt i løpet av kurset, som varer 1 uke.

4 HOSPITERING PÅ BRUAVDELINGEN

Etter at vi har fått bedre plass og oppussingen av kontorlokalene er ferdig, kan Bru på nyåret tilby folk fra vegkontorene hospitering.



KOLOSSEN PÅ RHODOS

Enorm statue av solguden Helios, oppsatt 280 f.Kr. og ødelagt av jord-skjelv 54 år seinere. Merk båttrafikken «gjennom skrevet». De kunne dette med storslåtte fjordkryssinger i gamle dager også.

5 PROSJEKTERINGSBISTAND OVERFOR VEGKONTORENE

En vesentlig del av Bruavdelingens virksomhet er prosjektering av bruer, og dette oppfattes som hovedgrunnlaget for virksomheten.

Prosjektene kan grupperes i:

- Utviklingsprosjekter som store hengebruer, flytebruer og andre brutyper der spennviddene økes. Prosjekter der vi bruker nye materialtyper og -kvaliteter hører hjemme her - likedan prosjekter som innebærer ny bruk av DAK.

- Serviceprosjektering overfor vegkontorene, dvs. prosjektering av vanlige bruer av ulik type og størrelse.

6 INFORMASJON TIL VEGKONTORENE

Vegdirektoratet ønsker å få synspunkter på vegkontorenes behov for informasjon fra Bruavdelingen. Noen stikkord her kan være:

- Tilbakemelding om skader på bruer (skadekatalog).
 - Bruavdelingens syn på praksis, i alt fra armeringsoverdekning til føring av kloakkledninger over bruer.
 - EDB-bruk.
 - Reiserapporter.
 - FOU-planer og -rapporter.
 - Planleggingsprogram for bruer.
 - Statistikk om bruer.
 - Oversikt over konsulentbruk.
- «Hvem gjør hva på Bru» som skal revideres til nyttår, ønskes det også synspunkter på.



Et utsnitt av den 80 manns- og kvinne-store forsamlingen.



«Langtidsplanen for trafikksikkerhetsinformasjon» tok i 1990 føre seg fotgjengarulykker.

Langtidsplanen er eit samarbeidsprosjekt mellom Rusmiddeldirektoratet, Statens vegvesen, Samferdselsdepartementet, Statens informasjonstjeneste, Trygg Trafikk og Justisdepartementet.

Målgruppene for aksjonen er primært fotgjengarar over 65 år. Trafikkulykkene der eldre fotgjengarar er innblanda skjer hovudsakeleg om hausten, når lysforholda er dårlegast. Dei skjer i periodar av døgnet med stor biltrafikk, og spesielt ved kryssing av veg i tettstader.

På landsbasis utgjer no aldersgruppa 65 år og eldre over halvparten av alle *drepte* fotgjengarar (52 %), og heile 25 % av alle *skadde og drepte* fotgjengarar er 65 år eller eldre. Denne aldersgruppa utgjer berre ca. 16 % av befolkninga i landet, og vi kan derfor seie at eldre fotgjengarar tilhøyrer ei høgrisikogruppe i trafikken.

For Møre og Romsdal er dei tilsvarande tala ganske likt landsgjennomsnittet; 50 % av alle *drepte* fotgjengarar i perioden 1986-88 var 65 år eller eldre, og 21 % av alle *skadde og drepte* fotgjengarar høyrde til same aldersgruppa. Eldre fotgjengarar i Møre og Romsdal kjem også inn under ei høgrisikogruppe i trafikken på linje med landet for øvrig.

Aksjonsperioden var frå 1. oktober til 30. november 1990.

Starten på aksjonen fall saman med ei internasjonal aksjonsveke (1.-7. oktober 1990) innanfor trafikktrygging i regi av ECE-FN sin økonomiske kommisjon for Europa. Alle medlemslanda er oppfordra til å rette søkelyset på sine nasjonale tra-

fikktryggingssystem denne veka.

Mottoet for kampanjen i Norge er «Oppmerksomhet gir trygghet». Bilførarar og offentlege styresmakter er sekundærmålgrupper i aksjonen. Budskapet i kampanjen er at førarar av motorkjøretøy skal vere merksame overfor eldre fotgjengarar, og at eldre fotgjengarar skal vere merksame i trafikken. Dei offentlege styresmaktene skal ta omsyn til dei eldre fotgjengarane både ved planlegging og vedlikehald av vegar/gatemiljø.

Mange av ulykkene med eldre er såkalla «eine-ulykker», det vil seie fotgjengarar som snublar, glir eller ramlar ved ferdsel i trafikkmiljøet. Slike eldreulykker medfører svært store økonomiske konsekvensar for samfunnet, med lange sjukehusopphald etc.

I samband med denne aksjonen tar Utrykningspolitiet (UP) del i aksjonen med kontrollar over heile landet.

Kampanjen «Oppmerksomhet gir trygghet» er ei haldningskampanje der vi i første rekkje har prøvd å nå fram til hovudmålgruppa eldre fotgjengarar (over 65 år), og bilførarar som er ei sekundærmålgruppe i aksjonen.

Trafikktryggingssutvalet har fått produsert to plakatar med budskap retta mot dei aktuelle målgruppene: «Vis respekt for gangfeltet» og «Bruk gangfeltet». Sistnemnde plakat har helse- og sosialetatane i fylket spreidd ut til alders- og sjukeheimar, dagheimar, eldresenter osv. i kommunane. «Vis respekt for gangfeltet» er sendt ut til alle bilforretningar og bensinstasjonar i fylket, i tillegg til at den har vore brukt i annonseutgåve. Til sist har postkontora fått begge pla-



katane tilsendt. Saman med plakatan har vi lagt ved informasjon om aksjonen og forklaring på kva som er formålet med plakatan.

«Langtidsplangruppa for trafikksikkerhetsinformasjon» har gitt ut ei brosjyre til bruk i kampanjen mot fotgjengarulykker. Brosjyra er retta mot eldre fotgjengarar, og Odd Grythe er frontfigur: «Vi eldre fotgjengere får bruke det vi har mest av ... sunt vett!!» Saman med brosjyra er det ei sjølvklebende refleksstrimle der det står «Oppmerksomhet gir trygghet», som kan limast på vesker, spakar, stokkar og støvlar.

Trafikktryggingssutvalet v/sekretariatet har distribuert ca. 10 000 av desse brosjyrene + refleksstrimlar og refleks til kommunane i fylket. Vi har bede dei om å bringe dette materiellet vidare ut til dei stadene i kommunen der eldre ferdist, slik som trygdekontor, heimhjelpskontor, aldersheimar og postkontor.

Det vil bety svært mykje for dei eldre at nokon har jamnleg tilsyn med vegmiljøet der dei ferdist, med sikte på vedlikehaldstiltak som sandstrøing, snørydding, kosting og anna reinhald. Trafikktryggingssutval-

et (FTU) har derfor bede vedlikehaldet innanfor både Vegvesenet og kommunane om å sjå til at gangfelt som ofte blir nytta av eldre er spesielt godt merka (t.d. ved eldreinstitusjonar og eldresenter), og at vedlikehaldsrutinane blir vurdert med sikte på å tilpasse dei til dei eldre fotgjengarane sine behov i trafikken.

I skrivande stund har vi motteke eit nytt opptrykk av ei brosjyre som tar for seg korleis fotgjengarar skal forholde seg i lyskryss, «godt å vite for fotgjengere ...». Planen er å få ut denne brosjyra til «flest mogleg» i Kristiansund og Ålesund, (sorry Molde - 1 lyskryss held ikkje) inkludert eldre fotgjengarar.

For øvrig har Trafikktryggingssutvalet eit glimrande handlingsprogram som stort sett dekkjer opp dei ulike målgruppene som «Langtidsplangruppa» plukkar ut frå år til år. Gjennomføring av tiltaka i «Handlingsprogram for trafikktrygging i Møre og Romsdal» vil derfor fortsatt vere det prioriterte arbeidsfeltet for FTU.

Ruth Myhle bust

Kystfylkene samlet til bruvedlikeholdskurs i Ålesund

Så seint som i 1970-åra trodde en at betongen tilnærmet hadde uendelig lang levetid. Dersom det oppsto skader skyldes dette dårlig arbeidsutførelse, ellers var betongen motstandsdyktig mot alle slags ytre påkjenninger.

De siste års utvikling har dessverre vist at dette på langt nær er tilfelle. I vårt fylke er det særlig ferjekaiene og de av bruene som ligger ute ved kysten som er mest utsatt. Saltet fra sjøvannet trenger inn i betongen og armeringa begynner å korrodere (ruste). I de større byene er det forurensningen, spesielt CO₂ (karbondioksyd) som ødelegger betongen og starter armeringskorrosjon. De fleste har vel hørt om alle balkongene som er i ferd med å falle ned i Oslo. Salt og forurensning er de viktigste nedbrytningsårsaker. I tillegg kommer frostskafer og i den senere tid har en oppdaget at såkalte alkalie-kiesel reaksjoner også er med på å bryte ned betongkonstruksjoner i flere deler av landet. Her er syndebukken tilslaget (sand og stein) i betongen. Med andre ord, betongens fiender er mange.

Det er selvsagt på langt nær slik at alle betongkonstruksjoner er i ferd med å bli ødelagt, men problemene er likevel store og bare i vårt fylke bevilges nå 6-7 mill. kroner hvert år til reparasjoner av bruer. Behovet er imidlertid ennå større de kommende åra, for stadig nye skader oppdages og mange av disse utvikler seg raskt.

Regelen er at jo fortere en skade blir oppdaget og reparert desto lavere blir totalkostnadene ved bruvedlikeholdet.

VEDLIKEHOLDSLAG

Vi har derfor for to år siden bygd opp et vedlikeholdslag som er utrustet med spesialoppbygd bil. Laget har til nå utført en

mengde preserende oppgaver rundt om i fylket.

Ellers utføres registrering av brutilstand kontinuerlig, slik at en til enhver tid har full oversikt over hvor reparasjonene bør settes inn.

Ikke minst er det viktig å undersøke konstruksjonen nøye før en setter igang reparasjon som ofte er omfattende. Saltinfisert betong må fjernes ved meisling, armeringa må rengjøres for rust, primes og ny mørtel må legges på. Deretter males konstruksjonen for å hindre at saltet på nytt trenger inn.

Gjennom prøvetakinga må en finne ut hvor armeringa er angrepet av rust og en må finne ut hvor langt inn en må meisle bort betongen for å være sikker på at saltet er borte. En må heller ikke meisle bort for mye da denne delen av reparasjonen er svært kostbar.

På området som gjelder prøvetaking og valg av reparasjonsmetoder er det imidlertid mye upløyd mark og lite matnyttig litteratur. Bare noen få vegkontor har personell med noenlunde nødvendig kunnskaper.

Til venstre:

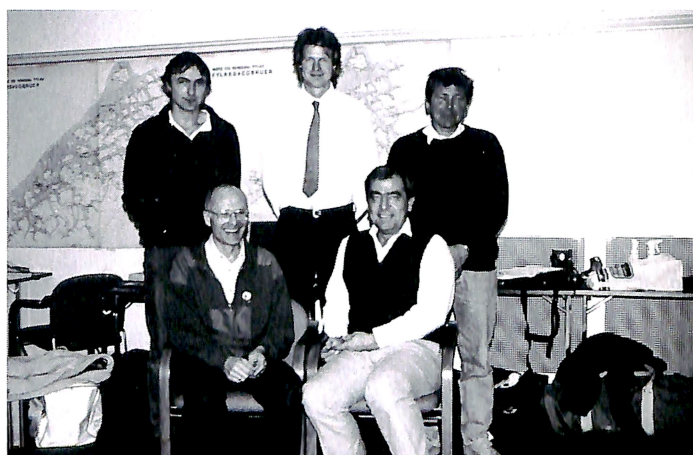
Reparasjon av rekkverk-skade på Kjønnøy bru, Averøy.

Til høyre:

Uttak av betong på Steinvågsund bru for å måle saltinnhold. Midt på bildet (riktig antrukket) Arild Hanekamhaug, Sogn og Fjordane. Til høyre Edmund Hokstad, Møre og Romsdal.



Laget som driver bruvedlikeholdsarbeid. Fra venstre Oscar Einarsson, Geir Ove Nesje, Edmund Hokstad. Bilen er spesialutstyrt for å drive vedlikeholdsarbeid.



Foredragsholderne: Bak: Jan Sælensminde, Betec, Trond Østmoen, Vegdirektoratet, Per Austnes, Møre og Romsdal. Foran: Magne Maage, NTN, Øystein Vennesland, Noteby.



KURS MÅ TIL

Avdelingsingeniør Per Austnes tok derfor initiativ til ovenfor Vegdirektoratet om å holde kurs. Målgruppe var ansatte som steller med bruvedlikehold ved vegkontorene i alle kystfylkene.

Vegdirektoratet tente umiddelbart på idèen og responsen fra fylkene var meget god. Alle inviterte fylker deltok med 1-2 representanter. Kurset ble holdt i Ålesund og Steinvågsundet bru som er under reparasjon ble nytt til praktiske øvelser og prøvetaking. Prøvene som ble tatt ble analysert ved laboratoriet i Spjelkavik.

Som eksterne forelesere var invitert professor Magne Maage ved NTH og sivilingeniør Øystein Vennesland fra konsulentfirmaet Noteby. Disse er ansett for å være de fremste på dette området i landet.



Potensialmåling. Brukes til å finne ut om det er korrosjon på gang i armeringa. Til høyre: Oscar Einarsson, Møre og Romsdal.

Kurset ble meget vellykket og forutsetningen om stor kunnskapsmangel på området var riktig. Avdelingsleder Knut Næss i Vegdirektoratet var da også full av lovord for initiativet og vil gjenta tilsvarende kurs til neste år.

Tore Witsø

Restaureres på Mellomværftet i Kristiansund:

Rjånes - landets eldste bevarte bilferje

Bilferja «Rjånes», som har gått både i «Eiksundsambandet», på Gurskøy og i Volda, står nå på Nordmøre Museums slip. Norsk Vegmuseum har overtatt fartøyet, og vil nå gå inn med midler for å bidra til å finansiere en spesialhåndverker-stilling på Mellomværftet i Vågen, slik at denne eldste bevarte bilferja kan berges og etterhvert (om en 7 års tid?) overføres til Vegmusèet i en kraftverksdam ved Gudbrandsdalslågen. I så fall må det vel være en selvfølge at våre landskjente ferjekaibyggere får jobben med å bygge en «førstegenerasjons» ferjekai. Man begynner nå relativt beskjedent, med en bevilgning på kr 50 000,- til oppmåling, landsetting på «bedding» og «nedrivning» av skadd overbygg.

Den største jobben blir vel transporten ned til Lillehammer. Vi bestiller herved sendetid i Norge Rundt høsten 1997!



Leder av Norsk Vegmuseum Geir Paulsrud, foran bilferja «Rjånes» på Mellomværftet i Kristiansund

Fartøyet er bygd av Einar Helland i Vestnes i 1936 for Volda-Folkestad Bilferje lutlag. Prisen var kr 6 500,- og båten fikk kjenningssignal LJEE og hjemsted Ålesund. Ferja het opprinnelig «Voldaferja», senere «Gurskøyferja» og til slutt «Rjånesferja». Fartøyet ble kjøpt av Møre og Romsdal Fylkesbåtar i 1962 og fikk da navnet «Rjånes». Den gikk i selskapets ruter, hovedsakelig på Nordmøre, fram til 1966 og ble da solgt til entreprenørfirmaet Kristiseter på Åndalsnes. I 1986 ble fartøyet overført vederlagsfritt fra entreprenørforretningen Harry Mathisen A/S (som bygger to av KRIFAST-bruene) til Nordmøre Museum avdeling Mellomværftet. Ferja er på 35 bruttotonn, gjorde 6 knops fart og har kapasitet 60 passasjerer og 5 små biler. Lengden er 52,5 m.

MRF-pensjonist Magnar Berg i Kristiansund var skipper om bord på 1960-tallet, i ruta Stemshaug-Vihals-Vikan. Han forteller at de kunne ta opptil tre lastebiler, men da hang hjulene utenfor på begge sider! En gang det var sangerstevne kom det over 100 mennesker om bord. Ei dame ble redd og pekte på skiltet med «max 60 passasjerer». «Ingen fare», sa Berg - «det står 60 på andre sida også».

«Rjånes» hører til den første generasjon spesialbygde bilferjer, dvs. med gjennomkjøring fra stavn til stavn. Bilføring var fartøyets hovedfunksjon. De første lokalbåter bygd med tanke på biltransport hadde innkjøring fra siden, (f.eks. M/S Bilfergen fra 1921 som ennå flyter). Løse rekker og slett dekk gjorde dette mulig. Disse fartøyene var lokalbåter med mulighet for biltransport. Det er i 1930-åra vi får de første ferjer med en utforming vi i dag forbinder med ordet «ferje». «Rjånes» er blant de aller første av denne typen som ble laget.

«Rjånes» er relativt uendret fra sitt opprinnelige utseende. Målebrevene viser at det ble foretatt endringer i overbygget de siste årene MRF eide båten. Disse var av relativt beskjedent omfang så langt vi kan se fra eldre billedmateriale. Motoren i båten er den opprinnelige «Volda», men hvorvidt denne kan berges er ikke fastlagt.

Museumsansvarlig Egil Bakke, med kontor på Årø vegsentral, er svært interessert i opplysninger og fotografier av den gamle ferja.

Odd Williamsen

Spørjeundersøking om vegvedlikehald og kjøreforhold

Vegdirektoratet har i samarbeid med SINTEF utarbeidd og gjennomført ei landsomfattande spørjeundersøking om kjøreforhold og vegvedlikehald. Undersøkinga har fleire formål. Eit viktig moment er å gje tilbakemelding om korleis brukarane opplever tilstanden på vegnettet - kva er dei tilfredse med og kva som kunne ha vore betre. Vi må utgreie/kartleggje konsekvensane av det trafikantane meiner er mangelfullt eller for dårleg vedlikehalde.

Vegmeistrane i dei områda som tek del i undersøkinga får god oversikt over korleis trafikantane ser på forholda på vegnettet i området. Undersøkinga gir også eit svært nyttig grunnlag for prioritering av vedlikehaldsinsatsen både lokalt og sentralt.

I 1990 har det vore gjennomført to landsomfattande undersøkingar. Onsdag 21. mars vart det gjennomført undersøking om vinterforhold. Tilsvarande undersøking om sommerforhold vart gjennomført 10. oktober.

GJENNOMFØRINGA I VÅRT FYLKE

I vårt fylke tok Ørsta, Skodje og Surnadal vegstasjon del i undersøkinga. Ved kvar vegstasjon vart det delt ut 500 spørjeskjema.

Rapport for vinterundersøkinga - både landsomfattande og lokalt - ligg no føre.

Av hovudtrekka kan nemnast:

- Det er klare forskjellar i trafikantane sine vurderingar av kvaliteten på dei ulike delane av vegnettet. Fylkes- og kommuneveggar får gjennomgåande dårlegare karakteristikk enn riksvegane.

- Trafikantane gir riksveg-

nettet betydeleg betre karakter med omsyn til aksellastrestriksjonar og høgde/breiddeavgrensingar enn det øvrige vegnettet.

- Kantstolpar/brøytestikker m/refleks blir sett på som å vere eit svært viktig «satsingsområde».

- Trafikantane ser ikkje på salting som noko godt alternativ til sandstrøing.

- Strøing er svært viktig inn mot vegkryss og i stigningar.

- NRK radio skil seg ut som den klart viktigaste informasjonskilda om vegtilhøva.

Den landsomfattande rapporten viser at Møre og Romsdal fekk noko «dårlegare karakter» enn landsgjennomsnittet. I vårt fylke fekk Surnadal (T-9) «dårlegaste karakter». Det var spesielt Aure-området som trekte ned. Ei mogleg årsak til dette kan vere manglande/mangelfull lagring av strømidlar. Vegvesenet er no i gang med bygging av ny strøsandhall i Aure, så dette vil venteleg betre seg.

Vegstasjonane arbeider no med handsaming av spørjeskjemaene for sommarundersøkinga.

Ivar Hol



Trafikktellinger Tussen/Skaret

Tussentunnelen vart åpna for trafikk lørdag 13. oktober kl. 1300. Tunnelen er bygd og skal drives som en privat veg. Vegvesenet skal vedlikeholde riksveg 67 som går over Skaret som før. Tunnelen korter ned strekinga mellom Molde og Fræna med 7 km. Utgiftene til bygging og drift av tunnelen blir finansiert gjennom innkreving av bompenger. Satsene pr. tur for privatbiler 10 kr.

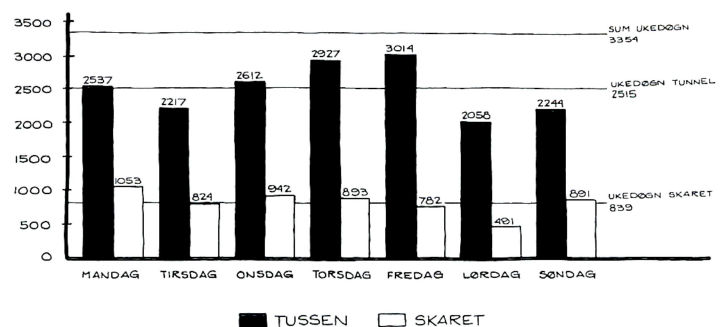
Vegvesenet har hatt sammenhengende trafikktellinger ved glattkjøringsbana i Malmedalen siden uke 3 i 1990. Den høyeste trafikken vi har telt var i uke 29 med 3825 biler pr. dag. Den laveste trafikken var i uke 10 med 2646 biler i snitt pr. dag. Gjennomsnittlig trafikk for dei 38 ukene vi har hatt tellinger er 3335 biler i snitt pr. dag.

75 % BRUKER TUNNELEN

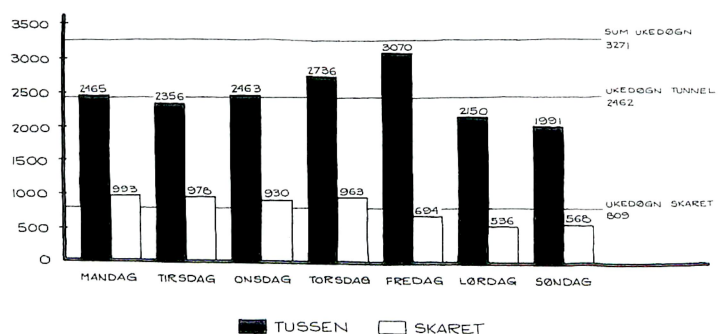
Etter åpninga har vi fortsatt med tellingene i Malmedalen, vi har også tellinger ved bomstasjonen. For dei to ukene vi har tellinger på begge plassene, har tunnelen tatt unna 75 % av trafikken, vi sitter igjen med 25 % (ca. 810 biler som kjører over Skaret pr. dag) av trafikken. Kjøreforholda over Skaret har i hele denne tidsperioden vært gode, ikke noe vinterføre med glatt kjørebane. Vegvesenet vil fortsette med tellingene fremover, en vinter med mye snø og is vil kanskje gi en annen trafikkfordeling. Somertrafikken vil sikkert gi en ny. Tussentunnelen er uomtvistelig et spennende prosjekt for oss alle.

Harry Berg

TRAFIKKFORDDELING TUSSENTUNNELEN / SKARET UKE 43



TRAFIKKFORDDELING TUSSENTUNNELEN / SKARET UKE 44



Nytt fra maskinavdelinga

Fjerning av gras- og jordkanten under rekkverk langs vegene har tradisjonelt vært meget vanskelig å utføre effektivt og økonomisk. Sammen med Statens vegvesen Akershus og Vegdirektoratet utvikler nå Anders Bergem på vegsentralen et redskap som kan gjøre den jobben.

Prototypen skal snart utprøves på vegene i Møre og Romsdal, etter at den er bygd på Tonstad mek. verksted. Meningen er å få til et tilleggsutstyr til kantfres, som kan renske helt inn til stolpene. Et skråstilt plogskjær deler seg i to og trekker seg tilbake på hver side av stolpen og smyger seg forbi. Arbeidet skal gå kontinuerlig - uten stopp - ved hver stolpe.

NYE MASKINER

Vi har i 1990 kjøpt inn en ny stor lastebil for transport av ferjekai-materiell (1,5 mill. kr), en ny feiemaskin (2 mill. kr) og en ny veghøvel (1,3 mill. kr).

NYE ANSATTE

Oppsynsmann på plateverkstedet er Kjell Sagli, og ellers har Arne Rødal og Arvid Bø begynt i verksteddrifta. Tre nyansatte damer kom på plass i 1990: Eli Lyster på ekspedisjonen, Torild Wirum på budruta og Lisa Nerland som lærling på lageret.

Det meste verkstedarbeidet utenom på egne maskiner er det siste året utført som oppdrag for andre fylker, nemlig:

| | |
|---------------------------------------|--|
| Valset ferjekai, Sør-Trøndelag | Pelearbeid. |
| Flekkelfjord ferjekai, Vest-Agder | 2 stk. ferjekaibruer med utstyr. |
| Lund ferjekai, Nord-Trøndelag | 1 stk. ferjekaibru med utstyr. |
| Balestrand ferjekai, Sogn og Fjordane | 1 stk. ferjekaibru. |
| Tau ferjekai, Rogaland | Montering av 1 stk. ferjekaibru. |
| Jøsenøy ferjekai, Sør-Trøndelag | Ny front til ferjekaibru. |
| Hemnskjel ferjekai, Sør-Trøndelag | Ny ferjekaibru. |
| Hitra ferjekai, Sør-Trøndelag | Fenderdeler. |
| Valset ferjekai, Sør-Trøndelag | Transport - demontering av hydraulikk. |
| Skeid ferjekai, Nord-Trøndelag | Ny ferjekaibru. |
| Gutvik ferjekai, Nord-Trøndelag | Ny ferjekai. |
| Kirkholm ferjekai, Sør-Trøndelag | Ny ferjekai. |
| Linesøy ferjekai, Sør-Trøndelag | Ny ferjekai. |
| Forsnes ferjekai, Sør-Trøndelag | Deler til ny ferjekai. |
| Drøbak ferjekai, Akershus | Ombygging av ferjekai. |
| Svolvær ferjekai, Nordland | Ombygging av ferjekai. |

Verdien på dette arbeidet er samlet ca. 6 mill. kr, inkludert materialer og transport.

Neste år skal nye komplette ferjekaibruer leveres til Trandal og Solevåg ferjekai i Møre og Romsdal. Vi håper videre på kanskje fem tilsvarende ordrer til Sogn og Fjordane.

Oddvar Åfløydal



MINNEORD

Bjarne Rekdal

Tidlegare lensmann og ordførar Bjarne Rekdal er død, vel 90 år gammal. Han var lensmann i Herøy og Sande frå 1929 til 1958, og ordførar i Herøy frå 1956 til 1958. Då vart han tilsett som fylkesøkonomisjef i Møre og Romsdal, året etter kombinert med stillinga som fylkeskasserar. Sidan då har han budd i Molde. Han var fødd i Vågå der faren ei tid var lærar, men fekk sin oppvekst på Harøya. Etter endt skulegong, vart han i 1918 tilsett på fylkesmannskontoret i Molde. Her var han i 11 år til han vart tilsett som lensmann i Herøy og Sande.

Han gjekk av frå stillinga si i fylkeskommunen i 1970, men pensjonsalderen la ikkje nokon større dempar på hans aktivitet. I ei årrekke var han engasjert til sær oppdrag for Statens vegvesen, og var i sving på kontoret sitt i Fylkeshuset heilt opp mot 90-årsalderen. Då tok helsa til å svikte litt, slik at han måtte ta det litt meir med ro. Men fram til då hadde han halde seg uvanleg sprek. Frå 1969 og til han var langt opp i 80-åra tok han årlig idrettsmerket.

Bjarne Rekdal var ein sær produktiv med-arbeidar for Veg og Virke gjennom alle årgangar.

Vi lyser fred over hans minne.

Fra 1. juli 1990 er det foretatt en rekke endringer i Vegdirektoratets organisasjon:

Organisasjonsendringene består i følgende:

1. Toppledergruppen er redusert til tre, vegdirektøren, teknisk direktør og administrasjonsdirektør.
2. Det er opprettet en ny Miljø- og trafikksikkerhetsavdeling i stab under vegdirektøren.
3. Det er bygget opp en hovedstruktur knyttet til områdene plan/anlegg, drift og trafikant/kjøretøy. Konsekvensene av disse endringene er at anleggskontoret på tidligere drifts-avdeling, nå er en av funksjonene på den nye Plan- og anleggsavdelingen.
4. Den nye Driftsavdelingen er styrket gjennom opprettelsen av to nye kontorer, Kontoret for trafikkinformasjon og kontoret for trafikkstyring.

VEGOPNING I VANYLVEN

Fredag 26. oktober 1990 vart nyvegen Eidså-Fiskå opna for fri ferdsel. Vi låner inn omtalen frå lokalavisa «Vest-Avisa», journalist Kjell Brenne:

VAKKER RAMME KRING VEGOPNINGA

Statens vegvesen kunne ikkje ha valt eit betre tidspunkt for opninga av nyvegen Eidså-Fiskå. Vergudane viste seg frå si aller beste side med god temperatur og blendande haustsol som ramme kring ein verdig opningsseremoni. Skulekorpsa frå Eidså og Fiskå, uniformert politi og mykje frammøtt folk, sytte for at det vart skikkeleg stemning.

Vegsjef Eivind Vollset orienterte om vegbygginga og presiserte at med denne nye parsellen hadde siste lekken på riksveg 61 fått fast dekke. Eidså-Fiskå har kosta 26,5 mill. kroner. Det må vere ein lettelse å få sleppe gamlevegen, sa Vollset.

Ordførar Jon Aasen sa seg svært glad over at den siste flaskehalsen på riksveg 61 var borte. Som gjennomgangsvog ligg den nye vegen fint i terrenget og vil utan tvil vere ein styrke for det ytre kystsambandet. Han takka for eit framifrå arbeid frå Vegvesenet si side.

Vegsnora i raudt, kvitt og blått vart så høgtideleg

skoren over. Vegsjef Vollset som på førehand var annonsert som klipper, var både taktikar og tilbakehalden då han heldt godt i slira på «vegkniven» og let ordføraren dra kniven or slira. Dermed hadde ordføraren fått kniven i neven. Og medan vegsjefen saman med oppsynsmann Ingolf Kleppe og arbeidsformann Erling Husøy heldt stramt i snora, skar ordføraren med nøyaktig og fast hand over snora til stor applaus frå folket. Den nye tid over Eidet kunne ta til.

Klokka halv eitt vart trafikken sleppt laus. Først i kortesjen av bilar var Kvalsvik sin veteranbil med vegsjef, fylkesvaraordførar og ordførar og så fylgde resten hakk i hel.

LUNSJ PÅ RÅDHUSET

Vegopninga vart avslutta med ein enkel lunsj på Combisenteret i kommunestyresalen. Vertskap for dei innbedne gjestene var Vegvesenet.

Ei spesiell gratulasjonskake, pynta som eit vegkart over Eidet, gjorde sitt til å prege vegopninga.

Fylkesvaraordførar Einar



Den første bilen som fekk køyre nyvegen, var ein lokal veteranbil med innbedne gjestar.



Oppsynsmann Ingolf Kleppe og formann Erling Husøy heldt snora stramt, medan ordførar Jon Aasen og vegsjef Eivind Vollset skar ho over.

Holm roste vegsjefen og hans etat for eit godt gjennomført arbeid. Både når det gjeld naturinngrep og forholdet til grunneigarane, har Vegvesenet gjort ein dyktig jobb. Sidan dette er eit riksvegsamband, har fylket ikkje anna oppgåve enn å vere med på å påverke til mest mogleg løyving til distriktet vårt. I ei tid med mange ønskemål, vil det alltid vere ein politisk kamp for å få sikker plass på prioriteringslista, sa Holm. Han gratulerte Vanylven og meinte vegen vil vere med å heve nivået i kommunen ytterlegare.

Leiar i samferdselsutvalet i fylket, Sandeordførar Arne Dyrhol, bar fram helsingar frå dei han representerte og sa seg glad for at denne flaskehalsen på riksveg 61 var borte. Dyrhol understreka verdien av gode kommunikasjonar og meinte dette er eit verkty for utviklinga i distriktet.

Som medlem av trafikktryggingsutvalet i fylket, ville han midt oppe i gleda over nyvegen, minne om at trafikkulykkene i Møre og Romsdal årleg kostar 15-18 gonger

det denne vegen har kosta. Desse tala vitnar om at trafikktrygging må prioriterast høgt i eit fylke som har lege høgt på landsstatistikken over trafikkskadde, sa Dyrhol.

Oppsynsmann for veganlegget, Ingolf Kleppe, minte om at det ikkje var ofte Vegvesenet ute i distriktet kunne ha vegopningar med snor og hornmusikk. Som oftast skjer dette i samband med store prosjekt som brukopningar der private entreprenørar har hatt oppdraget. Dette prosjektet er drive fram i Vegvesenet sin regi, sa Kleppe som framheva det gode samarbeidet som har vore mellom alle partar i arbeidsperioden.

Frå Mørebil helsa Olav Hellebust. Han kom inn på fleire morosame historier frå den tida vegane i Vanylven var krok og krik i alle tun. Både han og ordførar Aasen nytta høvet å minne vegsjefen om at riksveg 652 måtte kome på kartet i neste planperioden. Vegen til Lauvstad gjennom Voldsammaren kan ikkje ligge slik han gjer i dag.

VEGOPNING I VANYLVEN

VEGLENGD

Frå kryss med riksveg 652 på Eidså til Tunheim på Fiskå er det bygd ny veg eller eksisterande veg er utbetra i ei total lengd på 6750 meter.

I tillegg er det bygd sidevegar på til saman 550 meter. I samarbeid med Vanylven kommune er det bygd gang- og sykkelveg på ca. 120 meter i Leitebakkane på Eidså.

Frå Eidså til Lilleide er 1200 meter av eksisterande veg utbetra. Frå Lilleide til Tunheim er det bygd ny veg på sørsida av Fiskåelva i ei lengd på 5200 meter. På Tunheim er 350 meter av eksisterande veg utbetra.

VEGSTANDARD

Den nye vegparsellen er bygd med 6,5 meter total vegbreidde. Vegen er dimensjonert for 10 tonns heilårs berevne. Tillatt kjørefart vil vere 80 km/t med unnatak av strekninga frå krysset med riksveg 652 på Eidså og opp til bustadfeltet i Leitebakkane.

KRYSS

På Lilleide er det bygd eit kryss i 150 meters lengd for å knytte til den gamle riksvegen som i framtida blir kommuneveg.

Som tilknytning til Fiskå er det frå Myrane (ved lagerbygninga til Søre Sunnmøre Kraftlag) bygd ein sideveg på 400 meter. Denne sidevegen vil i framtida inngå som ei forlenging av fylkesveg 2 frå Fiskå.

ANLEGGSKOSTNADER

Til no har vegen kosta 25,4 mill. kroner. Når alle kostnader er kome med, blant anna sluttoppgjør for grunn og tilordning av sidetaket, reknar vi med at sluttsummen vil bli ca. 26.5 mill. kroner.

ANLEGGSDRIFT

Anleggsarbeidet starta opp hausten 1988. Det vart då starta med bygging av ei 2 km lang strekning i Tunheimsmyrane som vart ferdig med skumgrus og klar til dekkelegging i 1989. Vinteren 1989 var anleggsdrifta svært redusert, blant anna på grunn av dårlege verforhold. Sommaren 1989 vart anleggsarbeidet i Leitebakkane på Eidså starta opp og arbeidet med omlegginga frå Lilleide til Tunheim fortsatte.

Anleggsarbeidet er drive i eigenregi med innleigde maskiner. Arbeidet med boring i sidetaket og i veglina er utført av Svein Hansen A/S. Sprenginga er utført av Statens vegvesen Møre og Romsdal. Knusing av stein til oppbygging av vegen er utført av K. A. Aurstad A/S. Veidekke A/S har lagt 2 km skumgrus og Arvid Gjerde A/S har sett opp rekkverk.

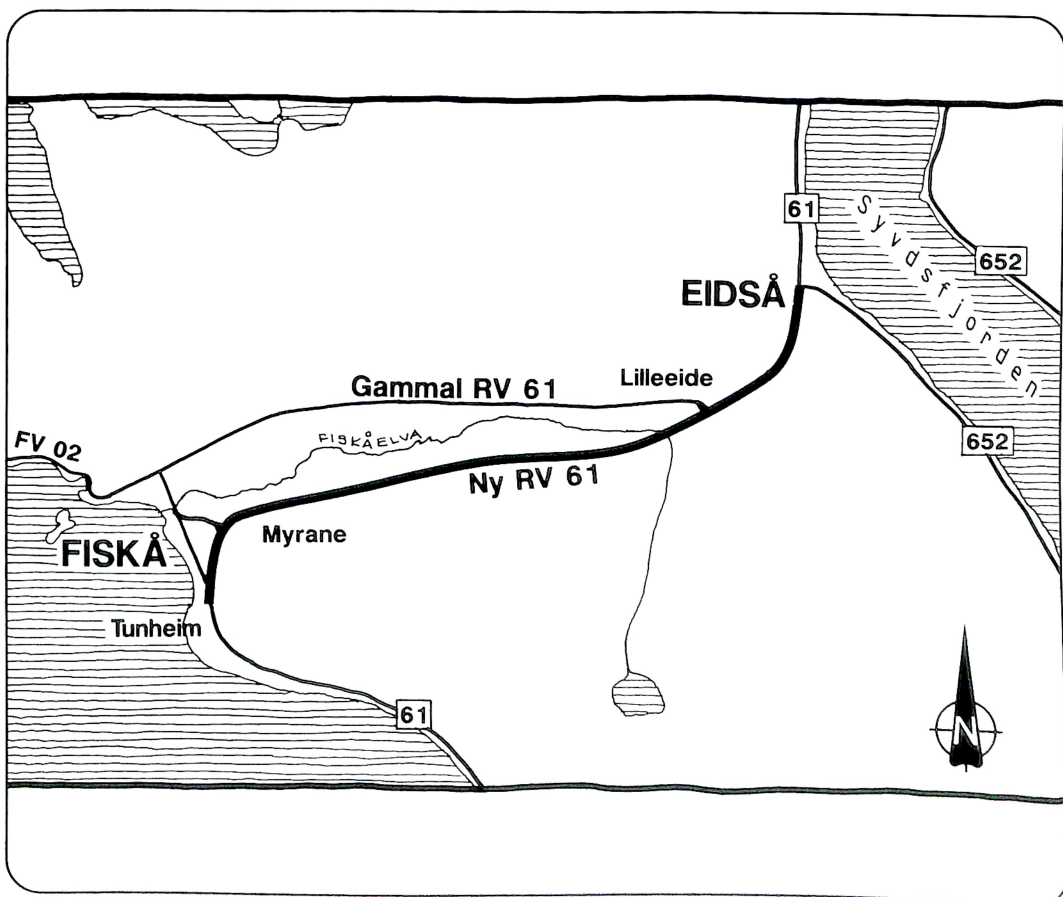
Av spesielle problem kan nemnast mykje nedbør som har gjort det nødvendig å kjøre til masse frå Røda i Syvde og bruke stein frå sidetaket til å byggje anleggsvegar.

GANG-/SYKKELVEGAR

I Leitebakkane på Eidså er gang- og sykkelvegen avslutta i krysset med ein

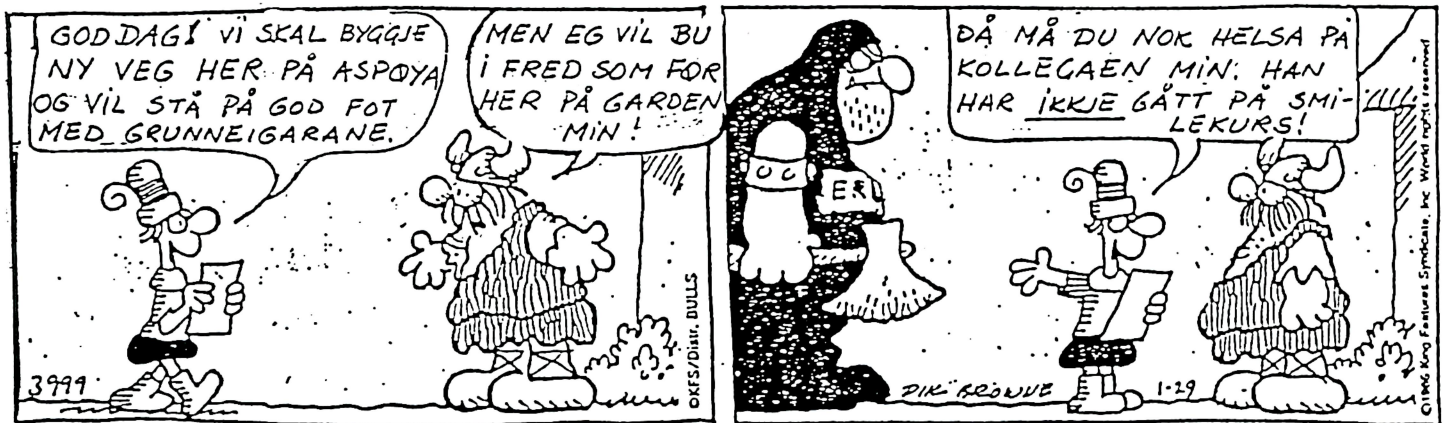
planlagt kommuneveg. Det er håp om at Vanylven kommune kjem i gang med bygging av denne vegen slik at det kan bli samanhengande gang- og sykkelveg fram til skulen på Eidså.

Eksisterande vegkryss på Fiskå vil ikkje lenger vere forkjørsregulert etter opninga av den nye vegparsellen.



DRIV VEGVESENET MAKTMISBRUK!

Frå grunneigarar og ymse interessegrupper kjem det ikkje sjeldan fram syn i retning av at Vegvesenet turer fram med vegbygging stikk i mot sunn fornuft, demokratisk sakshandsaming og vedtak som er gjort. Avisinnlegg og direkteutsegner tyder



på at:

- ikkje alle alternativ er undersøkt og vurdert.

- grunneigarane ikkje har vorte forespurt, ikkje blitt tekne med på råd eller har fått god nok forklaring på korleis vegen blir liggjande i høve til hus og heim.

Ikkje skjønar folk heller at det skal vera så vanskeleg å få avkjørsler eller ein undergang eller to. Klagene kjem gjerne i byggjetida, då ser det ofte ille ut, og det er kanskje ikkje så langt til ein nyhendehungrig journalist.

Vegvesenet er ikkje feilfri. Vi skulle ofte ønskje vi hadde betre tid og større ressursar til å undersøkje grundigare fleire alternativ, til å snakke med kjentfolk og illustrere inngrepa vegen vil gjere på bilete, ved modellar og kart endå betre.

Men vi slit med begrensa ressursar. Mangel på folk og planleggingsmidlar gjer at ein relativt raskt i prosessen må avgrense talet på alternativ til 2 eller 3. Slik dette fylket ser ut blir det gjerne:

- ei nedre line langs sjøen (som tar strandline og strandareal).
- ei midtre line (ofte utbetring av eksisterande veg gjennom tun og dyrka jord).
- ei øvre line (som tar brønnar og hindrar ferdsel til utmark).

Ein moderne veg er eit spesielt byggverk. Det blir stilt krav til:

- stigning (1:20 eller betre)
- linjeføring (radius større enn 250-300 m)
- estetikk (vegen må tilpassast naturen)
- vegbreidde og avstand til hus og ikkje minst til *kostnad*. Utgiftene til bygging og vedlikehald må vera så små som mogleg. Elles blir det kritikk frå dei som løyver pengar eller skal betale med bompengar.

Vegen må ikkje berøra gravrøyser, fjøresteinar, dyrka jord, verdifull skog eller busetnad.

Då blir det gjerne ikkje så mange alternativ att.

SAMARBEID

Når det gjeld dei formelle sidene finst det forskrifter som legg opp til sterk medverknad frå alle som har interesser i saka - frå utgreiingsstadiet, gjennom hovudplan til detaljplan. Det blir orientert ved folkemøter og ved direkte kontakt. Så snart planane blir detaljerte nok blir det sett ut stikk i marka som viser inngrepet.

Diverre er det sjeldan slik at det går an å finne nye vegtrasear som ikkje på eitt eller anna punkt kjem til å sjenere

ein eller annan. Det kan bli støy, tap av utsikt eller gamle tre. Andre offentlege styresmakter har lover som skal verne om jordbruk, strandliner, skog, fornminne, våtmarker og andre ressursar. Skal vi imidlertid gjennomføre vegprosjekt som heile distriktet har sett på som heilt nødvendig og har kjempa for i årevis, så må det gå ut over noko eller nokon. Diverre. Og dei som mister verdiar skal ha erstatning for det tapet dei lir. Men heller ikkje meir enn det.

KRIFAST OVER ASPØYA

Når det konkret gjeld vegen over Aspøya så vart hovudplanen lagt fram i september 1979. Den bygde på ein hovudplan for veg over Aspøya som Vegvesenet utarbeidde i 1974 og dei uttalane som kom inn under handsaminga av den planen. Dei fleste grunneigarane vart kontakta og Tingvoll kommune ga uttale 23. september 1976.

- Vegen måtte leggjast på nordsida av Skjevlingneset (alt. midt over Skjevlingneset utredes nærare).
- dyrka jord på Skjevling og Einset måtte sparast.
- det måtte bli lang bru over Straumsundet og veglina måtte fastleggjast snarast

slik at grunneigarane kunne vita korleis eigedomane kunne nyttast og slik at kommunen visste kvar turvande grunn til vegen måtte avsetjast.

Vi siterer elles frå hovudplanen (1979):

»Selv om kommunen ikkje hadde noen merknader til planen fra 1974 mellom Skjevling og Bogsaspen, har vi valgt å legge fram et nytt alternativ noe nærmere sjøen. Svakheten med det «gamle» alternativet er at det får svært mange kurver. Da veglinja ligger i skogsterreng vil dette føre til at det ikke blir forsvarlige forbikjøringsstrekninger over en strekning på ca. 3 kilometer mellom Skjelvågen og Bogsaspen. Det vil dessuten bli vanskelig å knytte dette alternativet sammen med eksisterende veg der denne krysses. Alternativet medfører store fyllinger. Med hensyn til bevaring av dyrka mark er det øvre alternativet best på Bogsaspen mens det vil beslaglegge et stort areal på Skjevling der det også medfører en uheldig oppdeling av eiendommen.

Vi har sett på muligheten av å gå midt over Skjevlingneset slik kommunen ber om under pkt. 1. Et slikt alternativ vil medføre ei minst 100 meter lang bru sør for Skjev-

lingsvågen. Terrenget ellers vil også være svært kostbart å bygge i. Et slikt alternativ vil derfor medføre flere millioner kroner i merkostnader uten at vi kan se at det medfører noen vesentlige fordeler.

Over Strømsundet har vi nå valgt å legge fram bare det sørligste alternativet fra 1974. Dette alternativet er miljømessig klart bedre enn alternativet over Skipøya som går gjennom dyrka mark og hytteområder vest for sundet og skjærer gjennom eksisterende bebyggelse øst for sundet. Da miljøsyn fører til at det ikke er aktuelt å fylle igjen deler av sundet vil linja over Skipøya heller ikke medføre noen vesentlige besparelser i brukostnader. Trafikalt er også den sørligste løsningen bedre enn den nordre da den gir kortere kjørelengde Aspøy-Tingvoll og omtrent samme kjørelengde Aspøy-Langset.» I hovedplanen som var lagt ut er det elles 8 sider «beskrivelse av aktuelle alternativ» og 4 sider om slike enkeltkonsekvensar som

- utgifter, omklassifisering
- ressursar
- miljømessige verknader
- trafikktryggleik
- barrierar
- fleksibilitet

Vi meiner difor at også vegen over Aspøya, slik som nye vegar elles, er bygd etter demokratisk sakshandsaming og etter vedtak som er gjort etter beste skjønn og fornuft. Og det er vår bestemte tru (og von) at når vegen er ferdig med tilsådde skråningar, fint vegdekke og rekkverk, så vil både dei som bur på Aspøya, dei som kjem til å flytte dit og dei som trafikerer vegen vera godt nøgde.

Anders S. Moen



TRAF. PLAN - NYTT



- orientering fra trafikkplanseksjonen ved planavdelinga

TRAFIKKUTVIKLINGEN 1990

På våre faste tellepunkter er det til nå i år registrert en svak økning i forhold til i fjor. For riksveg 62 ved Steinløysa er økningen hele 3,1%. Denne kan være påvirket noe av stengingen på E69, men neppe særlig mye.

Hovedformålet med å foreta trafikktelegninger i kontinuerlige tellepunkt, er å følge utviklingstendensene for vegtrafikken og dens fordeling på kjøretøyarter og hastighet år for år. Kjøretøyene registreres ved at de passerer elektroniske sløyfer som er nedfelt i kjørebanelen. Trafikantene registrerer disse bare som «4 svarte firkanter» på tvers i kjørebanelen.

I Møre og Romsdal har vi 4 slike helkontinuerlige tellepunkt. Disse utgjør de såkalte «Nivå 1»-punktene, som beskriver utviklingen i fylket i hovedsak. I tillegg har vi et større antall «Nivå 2»-punkt, ca. 120, hvor det skjer skjeldnere, men stort sett systematiske, telegninger i perioder.

Vi mangler imidlertid tilstrekkelig informasjon om trafikkutviklingen på våre høgtrafikkerte vegar, dvs. på innfartsvegane til de tre byene våre. Vi vil derfor med det første etablere 3 nye kontinuerlige tellepunkt, ett i hver by.

ULYKKESUTVIKLINGEN 1990

Til nå synes situasjonen å ligge svært nær den vi hadde året før på samme tidspunkt. Antall døde i trafikken er imidlertid lavere, nærmest halv-

ert. Det samme kan vi si om ulykker med svært alvorlig skade. Med så små tall det her er tale om, kan dette likevel fort endre seg nå i siste kvartal.

Vi har imidlertid en påfallende ulik utvikling for de forskjellige vegtypene. Mens vi for riksvegane kan registrere 6% reduksjon, så er det henholdsvis 16% og 8% økning på fylkesvegane og kommunale vegane. Siden riksvegane har hele 60% av ulykkene, så utjevner bildet seg totalt sett. Ulykker med fotgjengere viser fortsatt en betydelig og gledelig avtakende tendens.

BEMANNINGSENDRING

Arbeidet på trafikkplanseksjonen er sterkt påvirket av kapasitetsproblemer for tiden, etter som Odd Magne Hauge og Steinar Vestnes siden i høst har hatt permisjon, henholdsvis til februar og juni 1991. Vestnes er i denne perioden på NTH, hvor han i høst har tatt grunnkurs og til våren skal ta videregående kurs innenfor trafikk- og vegfag. Arbeidsoppgavene må ivaretas av andre på seksjonen, med tilsvarende problemer og forsinkelser i systemet. Oppgavene til Vestnes, bl.a. skilting på Sunnmøre, blir så langt råd ivaretatt av Bjørn Andersen. Hauges oppgaver blir delt mellom Trude Holter (ulykkesregistrering) og Harry Berg (trafikkregistrering).

ANNET NYTT

Vi har nå fått utarbeidet og oppkopiert en ny rapport som heter «Beskrivelse av trafikkulykkene i Møre og

Romsdal», oppdatert fram til 1989. Denne er tilgjengelig fra trafikkplanseksjonen, men vil også bli sendt ut direkte til bl.a. biltilsynet og vegmestrene.

Vegvesenets databaserete, lokale ulykkesregister «Straksulykkesregisteret», er nå blitt operativt også for fylkesvegnettet. Egenskaper som ulykkespunkt og strekninger kan nå beregnes og plukkes ut med sikte på tiltak, tilsvarende som for riksvegane. Samtidig blir nå også ulykker på kommunevegnettet lagt inn i registeret, i nødvendig grad til at statistiske sammenhenger for hele fylket kan beregnes og skaffes.

Rundskriv er sendt til kommunene om søknadsfrist for tilskott fra sentrale «Aksjon Skolevegmidler» for 1991, for tiltak på fylkesvegane og kommunale vegane. Frist er satt til 15. januar 1991. Kommunene er bedt om spesielt å prioritere høgt tiltak på fylkesvegane denne gangen. Innenfor egne rekke bør vi også være aktive for å foreslå utbedringstiltak av denne art på fylkesvegnettet. Spesielt er det ønskelig at vegmestrene har oppmerksomheten rettet mot dette.

Magne Flemsæter



AMU sia sist:

Den 29. august 1990 heldt arbeidsmiljøutvalet sitt tredje møte for året

I samband med møtet, som vart halde på Grand Hotell, Åndalsnes, var utvalet på arbeidstreningsverkstaden på Vestnes der dei fekk ei orientering om det arbeid som er gjort og om det som vidare skal skje og litt om kva produkt som skal/kan lagast der. Dei såg og på den brakkeleiren som står på staden og meinte at den ikkje

stetta krava til slik bustad som gjeld i dag.

Frå Vestnes gjekk turen til tunnelanlegga i Innfjorden og Veblungsnes. I Innfjorden møtte utvalet verneomboda og arbeidsleiinga frå Rauma og Vestnes. Dei var invitert til å vere med på møtet. Anleggsleiar Jakob Engseth ga ei grei orientering om anlegget og tilhøva der. På

Tre bukk for asfalten

Gul tobakkspakke med huller etter piggdekk. Ute på asfalten er det ensomt. Når ungene leker, kaster de tingene sine dit. Skaper trivsel på de mørke flatene: En vott, noen flaskekorker, karamellpapir. Bevegelse og flatene lever.

Svusj svusj svusj sier bilene til oss fort. Vi er lekne og vinker tilbake. Kjenner lukten av nikkel, dekk i fart. Og asfalten tar imot: Oljeflekker, en fjær, fugleblod. Som vi trives i denne lukten av kappløp.

Små ting skal vi huske: Vi skal bukke for hvert barn som krysser asfalten. Og bilene tuter, men stanser iblant. De er så vakre der de står skinnende rene på asfalten, venter høflig, mens lyktene blunker sjenert.

Asfalten har så mange venner. Kjærlig skal vi rusle ytterst langs kantene, lete etter ensomme flater der bilene er borte og lukten stram. Et tegn, et symbol, en lengsel ligger gjemt i lyden fra tusen biler mot oss.

*Gert Nygårdshaug
Fra Gatevinden, Aschehoug 1980*

Veblungsnes var det anleggsleiar Sve og verneleiar Slettestøl som orienterte om Selmer-Furuholmen Anlegg sin del av anlegget.

På Grand Hotell vart det, før møtet tok til, opna for ein spørje- og diskusjonsrunde der dei inviterte fekk høve til å kome med spørsmål til utvalet.

Kristen Leganger tok opp spørsmålet om kva som kunne gjerast for best mogleg å sikre arbeidstakarane på stuff om det vert ein brann i tunnelen. Arbeidstilsynet har med heimel i Arbeidsmiljølova 89 tilrådd at det i lange tunnelar skal vere ein redningscontainer plassert max. 500 m frå stuff. Containerne skal ha slikt utstyr at arbeidstakarane på stuff skal ha tilgang til friskluft, anten på trykkluftflaske eller annan sikker luftkjelde, dei skal ha tovegs kommunikasjon ved telefon eller liknande.

Det vart og reist spørsmål om Vegvesenet som byggherre har plikt eller ansvar til å gå inn og kontrollere ein entreprenør sin arbeidsplass når det gjeld verneorganisasjon, arbeidstidsordningar, bruk av overtid og elles Arbeidsmiljølova. Dette gjeld der Vegvesenet som byggherre berre har kontrolloppgåver på arbeidstutføring.

Driftssjef Bølset orienterte litt om kva som går føre seg når det gjeld delegering av arbeidsgjevaransvar i høve til Arbeidsmiljølova, og om den internkontroll som kjem frå 1. januar 1991.

Så til møtet og sakshandsaminga der vi forutan dei faste sakene som protokollar, brev og oppfølgingsaker mellom anna hadde desse sakene oppe.

STATISTIKK

Skademeldingar: Sia sist har det vore 6 skader med 30 fråversdagar. To av skadene førte ikkje til fråver. Fråversstatistikk for 1. kvartal 1990 syner at vårt fylke ligg litt lågare enn landsgjennom-

snitt, det same gjeld fråversrata i prosent av ordinær arbeidstid (både sjukefråver og anna fråver medrekna).

Det var og søknad om utvida overtidsrammer for i alt 25 navngjevne arbeidstakarar. Amu godkjente søknadene, men under føresetnad at den einskilde arbeidstakar sa seg viljug til det med si underskrift. Amu ba samstundes om at arbeidsleiinga måtte prøve å få til arbeidsordningar som gjer at den einskilde ikkje vert pålagt so mykje overtid.

Frå AMU i Statens vegvesen Aust-Agder sin protokoll nr. 2/90 vart det referert ei sak om ein spraybokseksplasjon i bil, der det heldigvis ikkje var folk inne i førarhuset og der bilen fekk store karosseriskader, øydelagte dører og frontruta blåst mange meter framom bilen. Amu-utvalet vil her rå til at sprayboksar ikkje vert oppbevarte i førarhus på bil eller maskin.

Frå posten ymse tek vi med at hovudtillitsmann Haukeberg spurte om det vert halde kurs for lastebilkranførarar her i fylket. Vegkontoret arbeider no med å leggje til rette for slike kurs.

Per T. Kalvøy tok, på vegne av folk i biltilsynet, opp spørsmålet om kva slag forureiningar det kan vere i dei dampene som stig opp frå ein varm bilmotor når ein opnar motordekslet. Han ba om at det vert teke målingar på dette.

Egil Bakke



Så du tegninga på forsida av bladet?

Eventyret om KRIFAST-JUTTULEN



En gang i gammeltida bodde det en juttul inni Reinsfjellet. Der det nå står en fjernsynsomformer, hadde han pipa si. Klart han måtte ha peis, for det blir jo kaldt inni fjellet slik. Juttulen var et staselig nordmørstroll og het Vindfløy. Han var søskenbarn med hullet i Torghatten. Alle gamle fjordjuttuler hadde det slik at de var flinke til å gjøre ett eller annet spesielt, noe andre ikke kunne så godt. Juttulen Jamne på Tingvoll bygde kirka der, men sprakk da presten fikk vite navnet hans. Vindfløy var smed. Ingen kunne smi så stort og fort som han.

Dette skjedde for tredve mannsaldre siden. Gjemneskirka var ikke påtenkt, Freikirka var bare et lite kott, men stavkirka på Kvernes lyste over landskapet rundt Freifjorden. Dette likte Vindfløy dårlig, for det var en Fosnakall som hadde fått smi værhanen i spiret. Vindfløy var et statstroll med krone, og likte bare så måtelig at privatfolk tok seg til rette på hans fagfelt.

I nærheten av Grip, på Hårskollen, bodde det en tangloppe-juttul. Han het Tyjel. En dag ropte Tyjel til Vindfløy: «Ta med dæ angeltaska og melkflaska di og kom utover! Æ sjer silda her no, kar - ho daske med sporen!»

Så skulle juttulen i Reinsfjellet skreve i veg. Ute i Sallaupen glei han i en klippfisk som hadde ligget der og råtne i århundrer siden han Adam for nordom. Han klaska baken nedi Sallaupklubben og merket etter ham vises på berget der den dag i dag.

Vindfløy ble sur og lei og ga opp hele sildefisket. I stedet ville han imponere Tyjel med å smi en ny molo på Grip. Han heiv seg hjem til Reinsfjellet og samla sammen smieutstyret sitt. Og så labba han ut i Freifjorden etter først å ha planta en båttorr størrelse 72 der de nå bygger bomstasjon på Bergsøya. Det er derfor de nå må grave så lang Freifjordtunnel, for å få tak i nok stein til å fylle opp det dalsøkket. Lengst i verden, blir den. Men tilbake til Vindfløy si historie: han uheppa seg igjen - nå fikk han venstrefoten kilt fast mellom Isakholmen og Storholmen. Han snubla og laga et magaplask som var synlig helt inn i Engdal krets. Smedutstyret for gjennom lufta!

Vindfløy gremtes så det hørtes i sju prestegjeld og Angvikferja sakk. Han spytta ut skråa si, den ble til Refsholmen, bråsnudd og sprang hjem. Siden har han aldri vist seg utenfor Reinsfjellet.

Men smieutstyret til Vindfløy ligger der den dag i dag: midtfjords mellom Bergsøya og Flatsetøya ligger Østre og Vestre Belgen, og mellom dem Steet. Det var utstyret juttulen skulle til Grip og bygge molo med: I 1992 skal Vindfløy få seg et monument på østre Belgen. Her skal nemlig Statens vegvesen bygge ei fontene for vann som pumpes opp fra Freifjordtunnelen. Var det ikke for Vindfløy, så ville vi alle blitt våte på beina hver gang vi skulle forsere tunnelen. Og kalde føtter liker verken folk eller troll.

Odd Williamsen
Tegning: Tor Johansen

Forslag til endringer i riksvegnummereringa

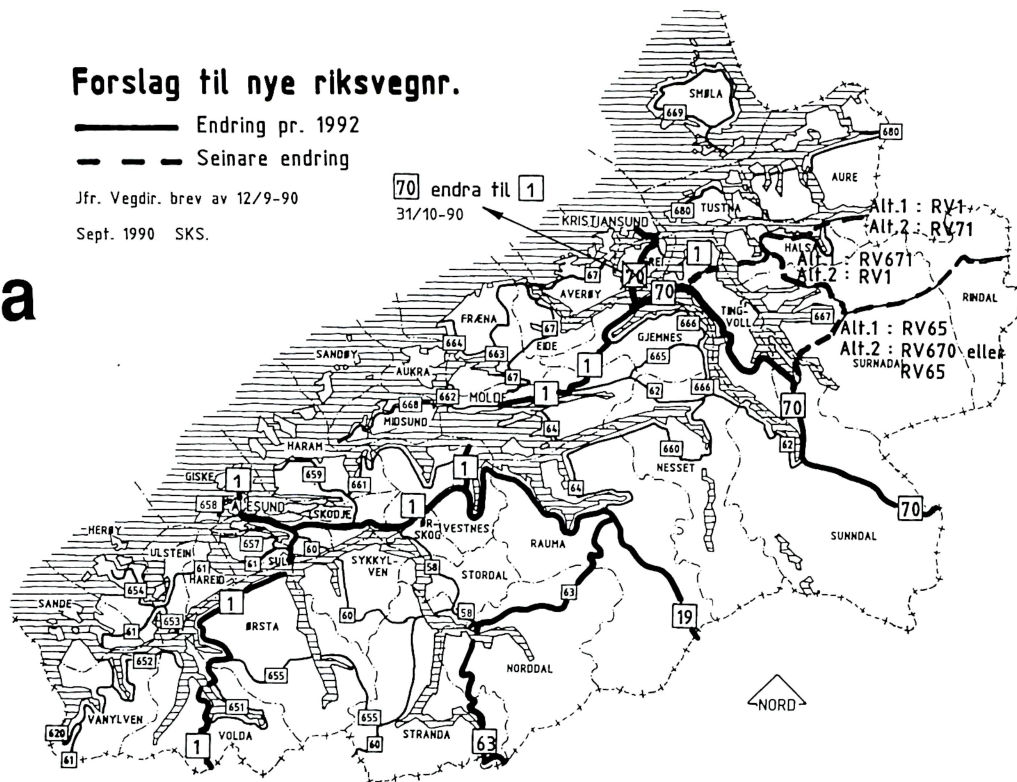
Forslag til nye riksvegnr.

— Endring pr. 1992

- - - - - Seinare endring

Jfr. Vegdir. brev av 12/9-90

Sept. 1990 SKS.



Vegkontoret foreslår:

1. Noverande riksveg 14 Sogn og Fjordane grense-Spelkavik, E69 Spjelkavik-Kjelbotn, riksveg 62 Kjelbotn-Oppdøl, riksveg 66 Oppdøl-Rensvik og riksveg 16 Rensvik-Kristiansund blir ny riksveg 1.

Strekninga Spjelkavik-Vigra flyplass med arm til Ålesund sentrum (Skateflukaia) blir arm til riksveg 1.

2. Noverande E69 Oppland grense-Ålesund får nytt nummer 19 og skal ende i Kjelbotn ved kryss med riksveg 1. Riksveg 19 vil dermed gå mellom Dombås og Kjelbotn i Vestnes.

3. Noverande riksveg 16 Sør-Trøndelag grense-Kristiansund får nytt nummer 70 og skal ende på Bergsøya ved kryss med riksveg 1.

4. Noverande riksveg 58 Oppland grense-Linge får nytt nummer 63. Dermed blir det riksveg 63 frå Sogge bru ved kryss med ny riksveg 19 via Geiranger til Oppland grense.

5. Riksveg 58 blir dermed korta ned til strekninga Linge-Sjøholt.

6. Noverande riksveg 62 Kjelbotn-Molde-Sunndalsøra blir korta ned til strekninga Oppdøl ved kryss med riksveg 1-Sunndalsøra ved kryss med riksveg 70.

7. Riksveg 65 blir forlengd frå Beiteråsen til Øydegard til kryss med ny riksveg 70.

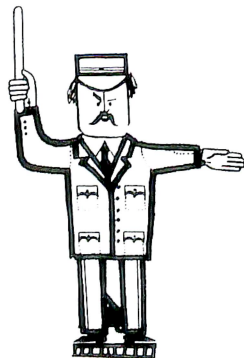
8. Riksveg 658 skal gå mellom Ytterland (kryss med riksveg 1) og Godøya.

9. Riksveg 1 skal med tida forlengjast nordover til Trondheim. Før det kan skje, må det vere valt alternativ for Kyststamvegen. Dessutan må vegstandarden på heile strekninga mellom Bergsøya og Trondheim ha vorte tilfredsstillande til skilting av ei så viktig hovudrute som riksveg 1 vil vere.

Dette er hovudinnhaldet i vegkontoret si fråsegn til Vegdirektoratet sitt forslag til nye riksvegnummer. Samferdselsutvalet i fylket har slutta seg til vegkontoret sitt forslag.

Endringa av vegnummerering er planlagt gjennomført i juni 1992, men nokre endringar må utsetjast til opninga av KRIFAST hausten 1992.

Svein Solbjørg



VEJENS SANG

melodi: Mandalay

Ud av urtidsmørket kom jeg som en travet trampet sti, hvor i skovens grønne skygger bjørn og mammut strøg forbi.

Dine fjerne, lodne ahner, som i vildsom vælde svang deres våben for at bryde gennem klodeskovens hang, har for aller første gang til en urtidsøxes klang lyttet efter og fornemmet lidt af verdensvejens sang: Lyt, jeg kalder også dig, du er lod og del af mig, dine fædres vej, din egen vej, den endeløse vej.

Gennem dyb af tider gik jeg som et banet, bygget spor. Jeg og hjulet gik på langfærd over dump og sandet jord. Det var meg som viste frem og satte andre hjul i sving. Jeg var drømmen, hvori motortidens verden la paa spring.

Jeg er et med hjulets ring, det er just en magisk ting, fordi selve verdens evighet er viklet deromkring. Jo, jeg kalder også deg, du er lod og del af meg, dine fædres vej, din egen vej, den endeløse vej.

Jeg blev vejen over lande. Jeg blev verdensdelens vej. Jeg forbinder Jeres skæbner, om I vil det eller ej. Jeg er vejen frem i tiden - Jeg skal ikke gi deg ro, Før du sværger til min tanke, før jeg ved du blir den tro bane vej og bygge bro, lade samarbeidet gro, gøre jorden god at færdes på og gæstmild at bebo. Thi jeg kalder også dig, du er lod og del af mig, dine fædres vej, din egen vej, den endeløse vej.

Piet Hein

Miljøundersøkinga:

BETRE LEIARAR

Så godt som alle tilsette slutta opp om den rundspørjinga vi gjennomførte tidleg i haust.

Det var 2 ting vi ynskte å finne ut med dei 10 påstandane vi bad folk ta stilling til:

1. Kjenner folk seg trygge i Statens vegvesen?
2. Meiner vi at vi er ein effektiv etat?

Svara var ganske positive: Det store fleirtalet meiner at vi er effektive og kjenner seg trygge på sin arbeidsplass. Skilnaden mellom avdelingane er minimal.

Dette er den gledelege hovudkonklusjonen.

Men som dei fleste huskar, så kunne kvar påstand bli gitt ulike verdiar og vi kan og lese ut av rundspørjinga at vi kan og bør gjere meir både for å bli meir effektive, og for at alle skal kjenne tryggare. Det er jo bra at fleire hundre kjenner seg trygge, men vi bør ta alvorleg at nokre ti-tal kjenner seg meir eller mindre utrygge.

Dei meir detaljerte opplysningane for kvar avdeling er oversendt avdelingsleiarane for at dei skal vurdere om det trengs oppfølging.

Miljøundersøkinga er ein del av den opplæringa som alle leiarane i Statens vegvesen skal gjennom i 1991 og med mellom anna desse opplysningane i bakhovudet var leiargruppa i Ålesund på kurs saman med kollegaene frå Troms og Buskerud frå 23. til 25. oktober 1990.

Ansvarlege for kurset var Vegdirektoratet som og hadde meiningar om Statens vegvesen Møre og Romsdal.

Karakteren vi fekk må i alle fall seiast å vere tilfredsstillande. På enkelte område vart vi også rosa: God kompetanse innan bruvedlikehald og ferjekaibygging. Ja Vegdirektoratet

gjekk her så langt at dei bad oss vurdere å ta mål av oss til å bli ferjekaibyggjarfylket med stor F.

Ellers bad Vegdirektoratet leiargruppa vår tenkje gjennom om ho var synleg nok både innad og utad. Møre og Romsdal er ikkje kjent for å slå ut håret!

HØGASTE PRIORITET

Mesteparten av tida vart brukt til å arbeide i grupper der kvart fylke hadde som oppgåve å finne fram til 4 oppgåver som leiargruppa individuelt og samla vil prioritere.

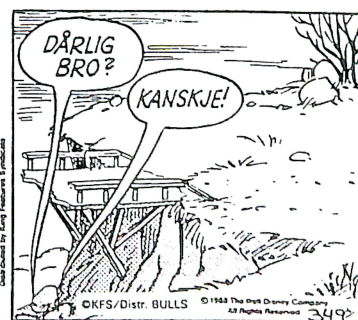
Møre og Romsdal samla seg om følgjande mål:

1. Utvikle eit system for styring gjennom årsplanar på alle nivå.
2. Avdelingsleiarane skal bli «meir leiarar, mindre saksbehandlarar».
3. Avdelingsleiar møte skal utviklast.
4. Betre kontakt med utedrifta.

Alle desse måla skal bli nådd i 1991. Ein skal så vurdere i kor stor grad desse måla er nådd, og vi bør ha svært så gode grunnar dersom Vegdirektoratet skal tolerere at dei ikkje er nådd. Så dette kan bli spennande. Men det er slike utfordringar både toppleiarane og alle oss andre må vere innstilt på å leve med i åra som kjem når krava til offentleg drift stadig blir strengare.

Johan Sudmann

FANT



Frå venstre: Kjell Stenså, Leif Husby og Jan Nygaard

"VM" i orientering

Det tredje vegmeisterskapet i orientering vart arrangert av bedriftsidrettslaget ved vegkontoret i Rogaland med individuelt meisterskap laurdag 29. september og stafett søndag 30. september.

Totalt deltok ca. 100 orienteringsløparar og alle fylke var representert. Vi stilte med 3 mann, men ingen kvinner!! Takka vere vår debutant Jan Nygaard kunne vi i år stille stafettlag.

Løpa vart arrangert på austsida av Gandsfjorden. Arrangøren presenterte eit visstnok typisk, men for oss overraskande kupert terreng med tett skog (mykje einer) og blaute myrer. Vi var lengre frå Jæren enn vi trudde.

Resultatmessig bør vi

seie oss tilfredse. Leif Husby var best med ein fin 10. plass av 32 startande i klasse M2. I stafetten oppnådde vi ein 16. plass av 22 lag.

Breidda i meisterskapet var stor. Her stilte eliteløparar og mosjonistar i same klasse. Løypene var verken lange eller vanskelege.

Ved sida av den sportslege og den sosiale delen, med bl.a. eigen bankett, var det faglege innslaget ei omvisning/orientering om Rennfast-prosjektet og ny E 18 i Stavanger sentrum.

Troms vart foreslått som neste års arrangør. Berre det bør tilseie at vi (Møre og Romsdal) stiller med ei enda meir fyldig tropp. Vi veit at det er fleire aktuelle kandidatar.

Kjell Stenså

Offentlig eller privat regi?

I Selmer-Furuholmens informasjonsblad «Anlegg» har adm. dir. Sigmund Bjørgum en interessant artikkel om forholdet mellom offentlig og privat drift med hensyn til vegbygging og vedlikehold i Norge. Fordi det i artikkelen forekommer noen påstander som det etter min mening kan være delte meninger om, synes jeg det er riktig å beskrive situasjonen slik vi ser den fra Vegdirektoratet. Det er mange interessante refleksjoner en kan gjøre seg om dette, men plassen tillater dessverre ikke å utdype alle sider ved saken.

Vegvesenets anleggsdrift utgjorde i 1989 ca. 5,6 milliarder kroner. Av dette gikk ca. 83% til det private marked etter konkurranse i form av entrepriser, innleie av private maskiner og kjøp av varer og tjenester. Rene entrepriser utgjorde ca. 44%. Dette betyr nesten en fordobling i løpet av de siste 10 år. Til vedlikeholdsdriften hadde vi ca. 3,7 milliarder kroner til disposisjon. Av dette gikk ca. 56 % til det private marked. Rene entrepriser utgjorde ca. 20 %. Som en ser av tallene ligger det en stor forskjell i driftsformene i anlegg og vedlikehold. Jeg skal komme tilbake til det, men først vil jeg se på noen av de forhold som Bjørgum tar opp i sin artikkel.

Det er lett å være enig med han i at «samfunnet har rett til å kreve både av Vegvesenet og av entreprenørene at vi finner frem til samarbeidsformer der vi i fellesskap velger de løsningene som gir et best mulig vegnett».

Bjørgum har også rett når han definerer noen hovedoppgaver for Vegvesenet:

- Langsiktig planlegging

- Oppfølging av bygge- og vedlikeholdsoppgaver
- Forvaltning av vegnettet

Hans hovedbudskap er at alt fysisk arbeid knyttet til bygging og drift av vegnettet skal utføres av private entreprenører. Dette skal skje ved hjelp av et sett med tilpassede kontrakt-former.

Når Bjørgum kan komme til et slikt standpunkt, er det fordi han går ut fra noen grunnleggende forutsetninger. La oss se på Bjørgums forutsetninger:

1. Målsettingen om å utnytte veibevilgningene mest effektivt kan, etter Bjørgums mening, private entreprenører oppfylle bedre fordi de har bedre og mer effektive organisasjoner til slike oppgaver. Slik Vegvesenet er organisert og driver sin virksomhet har en ikke det samme krav til kostnadseffektivitet.

La det være sagt at det er lett å framføre slike påstander om offentlig utilstrekkelighet og ineffektivitet, og som det ikke framføres tallmessig dokumentasjon for.

Om en entreprenør er spesielt flink, er det slik at han lar all lønnsomhet som følge av lave kostnader, god drift, høy produktivitet osv. komme kunden til gode? Forholdet er selvfølgelig mer sammensatt enn som så. Dersom han selv ikke fikk sin del av det - så stor som mulig uten å tape for konkurrentene - hvorfor skulle han være så flink?

Slik lønnsomhet kommer byggherren til gode bare så langt byggherren evner å ha kontroll med situasjonen. I konkurranse går dette ofte bra, uten konkurranse går det ikke så bra. Slik det ser ut i dag, er det vel markedsøkonomiske virkemidler som skal regulere dette. I norsk vegbygging har ikke antall

aktører vært stort nok til at dette er blitt virksomt overalt. Blant annet derfor har Vegvesenet definert en rolle for seg selv i markedet.

2. Bjørgum mener også at entreprenørenes anbud inneholder alle kostnader, Vegvesenets pris dekker ikke de reelle kostnadene. Underforstått: en entreprenør får ikke mer enn anbudssummen for et arbeid, mens når Vegvesenet utfører det, kan utgifter føres på andre poster, som ikke blir med i prosjektets regnskap.

Spørsmålet om entreprenøren og alle hans kostnader er langt mer sammensatt enn som så. For anleggsentrepriser i Vegvesenet er bildet slik at vanligvis blir prosjektene dyrere enn anbudet, de siste årene i gjennomsnitt ca. 20 %. Dette er urovekkende mye. Ikke alt av dette kan tilskrives dårlig anbudsbeskrivelse.

Og en kan spørre seg: hvorfor skal enhver endring av opprinnelige forutsetninger føre til dyrere resultat, aldri billigere?

Er det slik at det er blitt vanlig at det i en entreprise må legges mye arbeid i å sørge for såkalte tillegg, nettopp fordi ikke alle kostnadene er med i anbudet? Jeg håper at nye kontraktsformer som vi har arbeidet med en stund, kan hjelpe oss til å komme bort fra disse lite tilfredsstillende forhold. Jeg tenker her på incitamentskontrakter og funksjonsentrepriser.

Vegvesenet har kostnader som kan fremtre mer eller mindre klart, etter hvor godt vårt regnskapssystem fungerer. Ideelt skal det gi kostnadene. Administrasjonskostnader kan imidlertid være vanskelig å fordele mellom produksjon og for-

valtning. Vi er oppmerksomme på dette, og arbeider bevisst for å få et bedre skille mellom disse oppgavene i vårt regnskapssystem.

Entreprenøren har pris, som er funksjon av svært mange andre faktorer i tillegg til kostnader. Private næringsdrivende har muligheter til, og gjør det i stor grad, å ta hensyn til markedet, markedsandeler og posisjon, taktisk prising og marginale betraktningmåter, bedrifts- og selskapsinterne overføringer mellom oppdrag og på tvers av bransje og næring.

3. Bjørgum skriver at Vegvesenet ikke bør ta hånd om hele prosessen fra planlegging til produksjon, og samtidig kontrollere, av to grunner:

Den ene går fram av den sammenheng han setter dette i: at entreprenørene er blitt svært flinke i kontroll og kvalitetssikring. Mitt spørsmål til dette vil være: Er det slik at entreprenørene generelt etterlater seg bedre kvalitet enn Vegvesenet?

Den andre er at det ligger an til en blanding av roller, eller la bukken passe havressekken, som det heter.

Men er det ikke slik at Vegvesenet, som skal forholde seg til vegen i lang tid, med drifts- og vedlikeholdskostnader, vil ha en genuin interesse av at kvaliteten blir god? I verste fall kan en entreprenør klare seg med å tilfredsstillende minimumskrav til kvalitet, samt å holde garantiforpliktelsene i 1-2 år.

Jeg ønsker her å gi uttrykk for at vi i Vegvesenet mener vi er best tjent med solide, gode norske entreprenører som har teknisk kunnskap og erfaring, gjerne også hentet ved oppdrag i utlandet. Samtidig er vi interessert i å ha så mange aktø-

rer inne at vi har konkurranse.

Vi ser det ikke som mål å utføre flest mulig arbeider med egne folk og maskiner, men ønsker å utnytte private og egne mannskaper i en kombinasjon, som i sum kan gi det beste resultat. Dette innebærer at Vegvesenet må ha en basisstyrke, også av hensyn til:

- Kompetanse
- Produktivitet og effektivitet
- Teknisk utvikling av maskiner, utstyr og metoder
- Konkurransen

Ut fra dette skal alle fylker ha et grunnvolum av oppgaver i egen regi i anleggsdriften. Dette grunnvolum vil variere i tid ut fra oppgaver, ressurs og markedssituasjon i de ulike fylkene.

Innenfor drift og vedlikehold er det først og fremst snøbrøyting (90 %) og asfaltering (50 %) hvor private firmaer er inne. Vi vil i fremtiden se på mulighetene for å sette bort flere oppgaver innen vedlikeholdet i entrepriser.

Det er imidlertid etter min mening ikke aktuelt å sette bort ansvaret for vedlikeholdet på en vegstrekning til et privat firma. Det vegholderansvaret som Vegvesenet har, kan en ikke delegere eller overføre til andre. Det er derfor hverken praktisk eller formelt riktig at private går inn og tar en slik oppgave. Men som sagt, tror jeg flere av deloppgavene innen vedlikeholdet vil bli utført som entrepriser.

Avslutningsvis vil jeg si at det er fint at vi har en åpen dialog om dette emnet, driftsformer og konkurransevne. Vi i Vegvesenet er svært opptatt av det, slik vi også vet at entreprenørene er.

*Kjell Levik
avdelingsdirektør,
Vegdirektoratet*

ANLEGGSDRIFT 1991

I forslaget til statsveg-budsjett som skal leggjast fram for Stortinget til vedtak i desember er det rekna med slike løyvingar til riksveg-anlegg:

E 69 Skafonna-Innfjorden - 124 mill. kroner

Etter planen skal ny tunnel i lengde 6 km og tilstøytande veg åpnast for trafikk seinhausten 1991. Vegvesenet driv på Innfjordstuppen og Selmer-Furuholemn i entrepriser frå Veblungsnes. Medio november 1990 står det att å drive om lag 4 km i tunnelen.

Rv 58 Stordal-Sjøholt, Vestre bru - 2 mill. kroner

Det skal byggjast ny bru ved Vestre og Dyrkorn slik at ruta Valldal - Sjøholt kan skrivast opp til 10 tonn.

Rv 62 Kjelbotn-Remmem - 15,5 mill. kroner

Parsellen som er om lag 4,5 km lang skal etter føresetnaden åpnast for trafikk hausten 1991. Arbeidet omfattar og 1,6 km sidevegbygging. Gravingsmassene er for ein stor del vassømfindtlege og all overbygningssmasse må tilførast.

Rv 64 Åndalsnes-Stein - 17 mill. kroner

Denne parsellen er 4,4 km lang inkludert tunnel på 455 m der det var gjennomslag tidleg i 1990. Det står att litt sprengings- og planeringsarbeid som i tillegg til overbygning skal fullførast slik at vegåpning skjer før sommarferien 1991.

KRIFAST, løyving frå staden - 75 mill. kroner

I tillegg skal det nyttast forskottsmidlar i størrelse oppunder 300 mill. kroner. Arbeidet vil her halde fram på alle byggjeavsnitt der dei

store komponentane er hengebru, flytebru, tunnel og veger i dagen.

Til ymse miljøtiltak på fleire ruter er det foreslått 9,5 mill. kroner og til planlegging/disposisjon/diverse 12 mill. kroner.

For tilbakebetaling av forskott i samband med bygging av parsellen Nørvevika-Nørvesund på E 69 og Atlanterhavsvegen er det sett av 20 mill. kroner.

Anlegg som ikkje har samband med budsjettforslaget for 1991 er:

Bompengeprojektet SKÅLAVEGEN, Molde-Bolsøya-Røvik,

som ut frå framdriftsplannen skal åpnast 7. juni 1991. Fannefjordtunnelen som gjev ferjefritt samband for Bolsøya blir åpna 20. desember 1990. Det står då att å fullføre Bolsøya- og veger i dagen. Forbruk i 1991 vil vere om lag 65 mill. kroner.

Forsterkning til 10 tonn og utbetring:

| Fv nr. | Prosjekt | Løyvingsforslag netto |
|--------|----------------------------------|-----------------------|
| 07 | Kvamsøy ferjekai m/veg | 0,5 mill. kr |
| 10 | Gurskevågen-Sande/Herøy-Raftenes | 3,3 mill. kr |
| 45 | Volda x 651-Volda/Ørsta | 1,0 mill. kr |
| 47 | Ekset-Volda/Ørsta | 0,9 mill. kr |
| 65 | Trandal ferjekai | 1,4 mill. kr |
| 73 | Aure x 60-Løset | 1,0 mill. kr |
| 103 | Gjerde x E 69-Giskemo x 58 | 0,4 mill. kr |
| 111 | Skodje/Ålesund-Spjelkavik | 0,3 mill. kr |
| 177 | Hen bru x 64-Moa | 1,4 mill. kr |
| 182 | Frisvoll-Rødven | 3,3 mill. kr |
| 216 | Småge ferjekai | 0,6 mill. kr |
| 246 | Tøvik-Utheim x 67 | 2,0 mill. kr |
| 279 | Eide x 67-Eide/Gjemnes-Høgset | 8,6 mill. kr |
| 328 | Øye x 65-Hamnes | 0,7 mill. kr |
| 363 | Espeset x 680-Vågos x fv 362 | 5,6 mill. kr |
| 398 | Brevika-Lerstad | 0,8 mill. kr |
| 405 | Molde-Eikremsmyra | 2,0 mill. kr |
| 422 | Bjønnahaugen-Fostervollsgt. | 1,7 mill. kr |

I tillegg er det frå fylket avsett 4,1 mill. kr som tilskott til Aksjon skoleveg og handikaptiltak, anlegg med 50% kommunedel, handlingsplan for trafikktryggleik og diverse.

Kjell Loen

LAB PÅ DYPT VANN

Tilbudsskrivet vårt har slik form:

TILBUD OM GRUNNUNDERSØKELSER I SJØ FOR BYGGING AV KAIER OG BRUER

Laboratoriet ved Statens vegvesen Møre og Romsdal har i løpet av de siste årene forbedret utstyr og metoder slik at vi nå kan utføre grunnundersøkelser på opptil ca. 40 meters vandndyp. Vi vil i dette tilbudsbrevet gjerne få lov til å informere om viktige tekniske detaljer mht. utstyr og metode:

BORING/PRESENTASJON

- Boringene utføres av et lag på to mann.
- Boreflåten «Laban» er et katamaranskrog med dekkflate ca. 5 x 8 meter med eget fremdriftsmaskineri som gir marsjfart ca. 6 knop. Egen lettboat.
- Borerigg: Geotech 604.
- Aktuelle boremetoder: Fjellkontrollboring, totalsondering, dreietrykkboring, hejarboring (ramsondering), vektsondering, vingeboing, prøvetaking (54 mm, 30 mm, grusprøvetaker ODEX-prøvetaker).
- Automatisk registrering på geoprinter, med direkte papirutskrift og databasert presentasjon av sonderboringene (EDB-program: GEORIT) med mulighet for automatisk opptegning i tverr- og lengdeprofil (EDB-program: GEOPLOT).

DYKKERARBEID

En av bormannskapet kan utføre inspeksjonsdykk etc. til maksimum 20 meters dyp.

TRANSPORT

- Boretraktor med utstyr fraktes på egen spesialutstyrt lastebil (se foto).
- Boreflåten forflyttes for egen maskin over kortere distanser. Over lengre avstander sendes den som dekkslast med kystlasteskip (5 x 8 meter, ~ 6 tonn).

ØKONOMI

Driftsutgiftene (leie, lønn etc.) utgjør kr 8 000,- pr. skift (8 timer). Kostnad for mobilisering/demobilisering utstyr og mannskap er avhengig av transportlengde og reisetider. Diett/opphold etter Statens satser.

Oppdragsgiver belastes tapt utstyr (borstenger/kraner/prøvetaker) med aktuell nedskrevet verdi. I venteperioder kan boreoppdrag på land utføres til redusert pris, kr 6 500,- pr. skift (8 timer).

BEGRENSNINGER

- Maksimalt vandndyp: Ca. 40 meter.
- Sjøgang: Bølgehøyde < 0,5 meter.

EKSEMPEL PÅ UTFØRT OPPDRAG

Tresfjordbrua (Vestnes i Romsdal)

Utført: 11 totalsonderinger i dybder 0 - ±40,5 m, 5 fjellkontrollboringer i dybder 20-25 m, 1 prøveserie

Timer: 295 t, hvorav ca. 40 % reiser, transport, reparasjoner samt venting pga. urolig sjø.

Boreperiode: 25. april-28. mai 1990 = 18 dager

Kostnad: Ca. kr 145 000,- inkl. 15 % adm.kostnad.

Kontakt oss gjerne for pristilbud! I Møre og Romsdal er ingen fjordkryssing for stor og ingen for liten!

Med vennlig hilsen
Laboratorieavdelinga, Statens vegvesen Møre og Romsdal

Sist sommer gikk vi ut på det åpne markedet med tilbud om grunnundersøkelser på dypt vann. Foranledningen var for det første at vi hadde forbedret utstyr og utviklet metoder som satte oss i stand til å utføre boringer på 40 meters vandndyp. Dessuten hadde vi fått noe overkapasitet på dette feltet.

OPPDRAG I TROMS

Utpå høstparten fikk vi forespørsel fra Troms vegkontor om grunnundersøkelse for to store bruprosjekter, Dyrøysundet og Mjøsundet. Begge steder var vanddybden bare i størrelsesorden 20 meter, og målinger utført av NHL hadde vist moderate strømhastigheter. Den eneste betenkeligheten var årstida; det kunne være fare for mye dårlig høstvær og dermed landligge. Den nokså lille borflåten (ca. 5 x 8 meter) tåler jo ikke mye sjøgang før det blir umulig å bore. Imidlertid hastet det med å få gjort undersøkelsen så man tok sjansen på ikke altfor mye dårlig vær, og i begynnelsen av september dro borelaget, Odd Einar Risan og Bergsvein Skjølsvik, nordover.

130 BORHULL

I begynnelsen av november var det første prosjektet, Dyrøysundet, ferdig boret, etter at 130 totalsonderinger var utført, med tilsammen 743 bormeter. Denne bormetoden gir opplysninger om løsmassenes art og fasthet og gir sikker fjellbestemmelse.

Været har ikke vært så helt ille. I løpet av de 9 ukene boringene har pågått har det vært landligge i noe over ei uke. Dermed er prislappen på jobben ganske billig: ca. 550 kr/bormeter.

KONTROLL VED EIERSKIFTE

På bakgrunn av at biler ved eierskifte erfaringsmessig ofte er beheftet med betydelige mangler, har biltilsynssjefene i Nord-Trøndelag, Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal bestemt at person- og varebiler som er 5 år eller eldre, skal kontrolleres ved eierskifte.

Kontrollene vil skje ved innkalling av kjøretøyene ved eierskifte. Med unntak for stikkprøvekontroll hos biltilsynet, vil bileiere som kan fremlegge *gyldig tilstandsrapport* fra godkjent bilverksted eller testestasjon, bli unntatt fra innkalling.

Det er nedsatt et utvalg med deltakere fra bilbransjen og biltilsynet som skal utarbeide et opplæringsprogram for bilverkstedpersonell som vil delta i ordningen. Utvalget har fått frist til 15. desember 1990 med å legge frem sitt forslag.

Vi regner med at opplæringen vil kunne gjennomføres i januar/februar 1991. Ordningen kan deretter settes i verk.

Arne Johnsen

UTSETTE RESTEN AV JOBBEN?

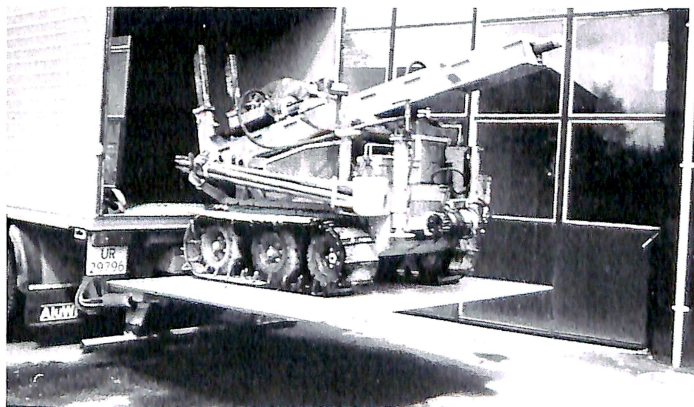
Det andre store bruprojektet, Mjøsundet, gjenstår. Vi går nå inn i den værre periode i året, og det diskuteres hvorvidt vi bør vente med dette til forholdene blir bedre utpå ettermotvinteren. Svaret avhenger av hvor sterkt brukontoret i Vegdirektoratet preserer på og hvor mye veg-

kontoret i Tromsø er villig til å betale ekstra.

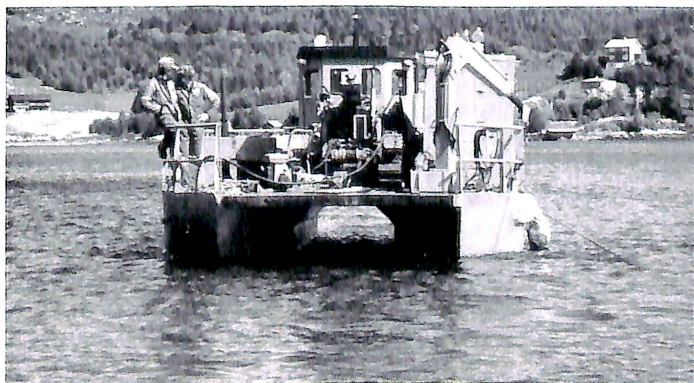
FLERE OPPDRAG?

Vi har fått tilbakemelding fra Troms om at man er fornøyd med, ja rett ut imponert over, innsatsen. Med en god referanse er vi klar til nye oppdrag i den utstrekning vi har kapasitet til det.

Bjørn Wivestad



Boretraktoren klar til innlasting.



«Laban»

STYRK HOLDNINGEN TIL EGEN ETAT

Vegvesenet er en etat med meget viktig funksjon i samfunnet. Det er utviklet en bedriftskultur som gjør det istand til å ivareta denne funksjonen på en bra måte. Vegvesenet gjør kort og godt en kjempejobb i samfunnet.

Hva er det da som gjør at etatens ansatte kanskje krymper seg litt, når de forteller hvor de er ansatt?

Det kan jo være forskjellig, men gamle myter om udugelighet, som noen prøver å blåse liv i på ny, enkelte politiske partiers hets mot offentlige etater, eller er det Vegvesenets manglende evne til å vise ansikt?

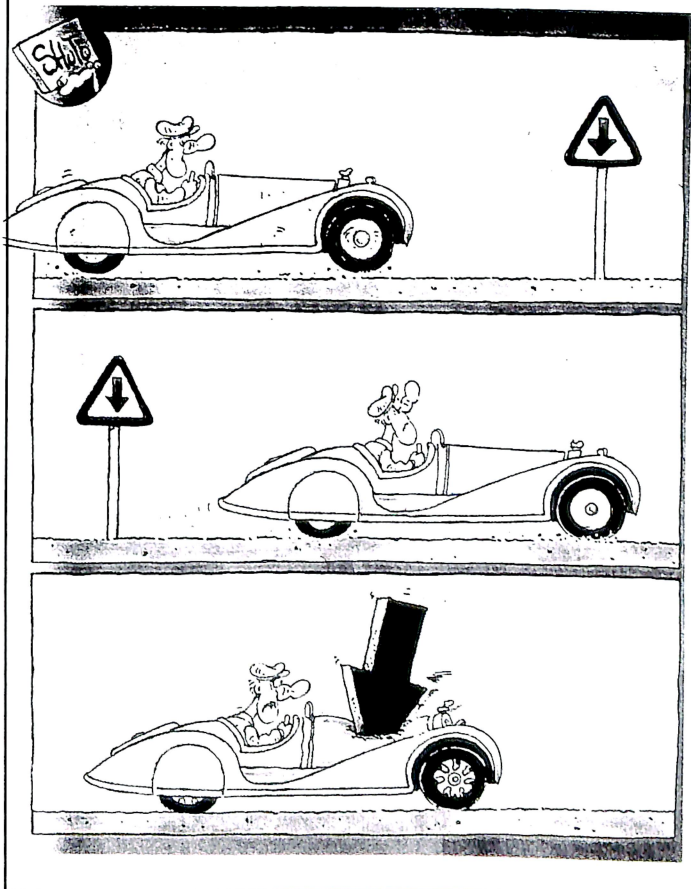
Jeg tror det er en blanding av flere faktorer.

Jeg mener derfor at Vegvesenet på faglig grunnlag må styrke holdningen til egen etat. Jeg tror at Vegvesenet står seg på å forsvare en faglig integritet og på en klarere måte ta avstand fra vinglete politiske signaler.

Markedsføring av etaten er noe som må prioriteres framover. En god markedsføring vil være avhengig av at egne ansatte har et positivt syn på seg selv og arbeidsplassen. Vegvesenets ansatte har jo en helt unik kontaktflate, og dette må utnyttes i markedsføringsarbeidet. Vegarbeiderne må gis den støtte og oppmuntring de fortjener på en mere bevisst måte. Jeg vet at Vegvesenet vil få skikkelig respons fra sine ansatte når de går ut med en klagjering om betydningen av å ha egne ansatte framfor å bruke tilfeldige private. Styrk den patriotiske etatsånden bevisst. Det er god markedsføring.

*Oddvin Haukeberg
hovedtillitsmann*

STREKEN



VI GRATULERER

1. KVARTAL 1991

50 år

| | |
|--------------------------------------|------------|
| Gunnar P. Øvstedal, 6380 Tresfjord | 10. januar |
| Leif Asbjørn Gussiås, 6453 Kleive | 5. februar |
| Asmund Kilsti, 6260 Skodje | 1. mars |
| Arnfinn Hanestadhaugen, 6240 Sjøholt | 21. mars |

60 år

| | |
|--------------------------------------|-------------|
| Per Korsbrekke, 6400 Molde | 17. februar |
| Jakob Endresen, 6390 Vestnes | 19. februar |
| Harald Klokk, 6260 Skodje | 5. mars |
| Per Eilif Åkernes, 6035 Fiskarstrand | 6. mars |



PENSJONISTAR 1990

Jon Ingvald Hanset, 6363 Mittet
Arne O. Garte, 6650 Surnadal
Rudolf Ølander, 6400 Molde
Harald H. Hjelanes, 6690 Aure
Leif Bernt Brandal, 6463 Eidsøra
Trygve Kirkeslett, 6410 Midsund
Norvald Urkedal, 6265 Vatne
Olav J. Moen, 6650 Surnadal
Torbjørn Kvendbø, 6435 Harøysund
Knut Sæterbø, 6300 Åndalsnes
Jørgen Sigersteth, 6452 Røbekk
Ingvar Tyrhaug, 6570 Innsmøla
Ågne Leirstad, 6410 Midsund
Ingvald Skrede, 6120 Folkestadbygd
Marit Moldenæs, 6400 Molde
Lisbeth Jermstad, 6400 Molde

BEGYNT I VEGVESENET I 1990

Vegkontoret

Marianne Amundsen, kontorfullmektig
Arnt Jostein Silseth, kontorfullmektig
Ivy Anne Tomren, kontorfullmektig
Helge Svingen, ingeniør
Andrè Moltubakk, avdelingsingeniør
Roy Tore Sandnes, oppsynsmann

Oppsyn

Kjell Arne Sagli, oppsynsmann
Grethe Sæther, kontorfullmektig

Vegarbeidsdrifta

Arvid Bøe, mekanikar
Arne Rødal, mekanikar
Jan Håvard Øverland, praktikant
Kjetil Solenes, elektriskar
Petter Husby, lærling
Roger Gjendem, lærling
Lisa Elin Nerland, lærling
Jhonny Morten Bakken, spesialarbeidar
Turid Hjelmengen, reinhaldsbetjent
Helga Frøysa Nordang, reinhaldsbetjent
May Iren Aasen, reinhaldsbetjent
Einar Skjevling, spesialarbeidar
Bjarne Strand, spesialarbeidar

KRIFAST

Atle Flem, kontrollingeniør
Jørn Arve Hasselø, kontrollingeniør
Tormod Folkestad, skiftkontrollør

SLUTTA I VEGVESENET I 1990

Vegkontoret

Jane Marit Thomasgård
Jeanette Lorentzsen
Siw Hege Bringslid

Biltilsynet

Vera Naalsund

Oppsyn

Ivar Sandum

KRIFAST

Jan Rødal

Vegarbeidsdrifta

Torbjørn Koksvik
Jan Kåre Stubseid
Kåre Nera
Turid Myhre
Gøril Bakken

Vegorama - et hjelpemiddel for deg!

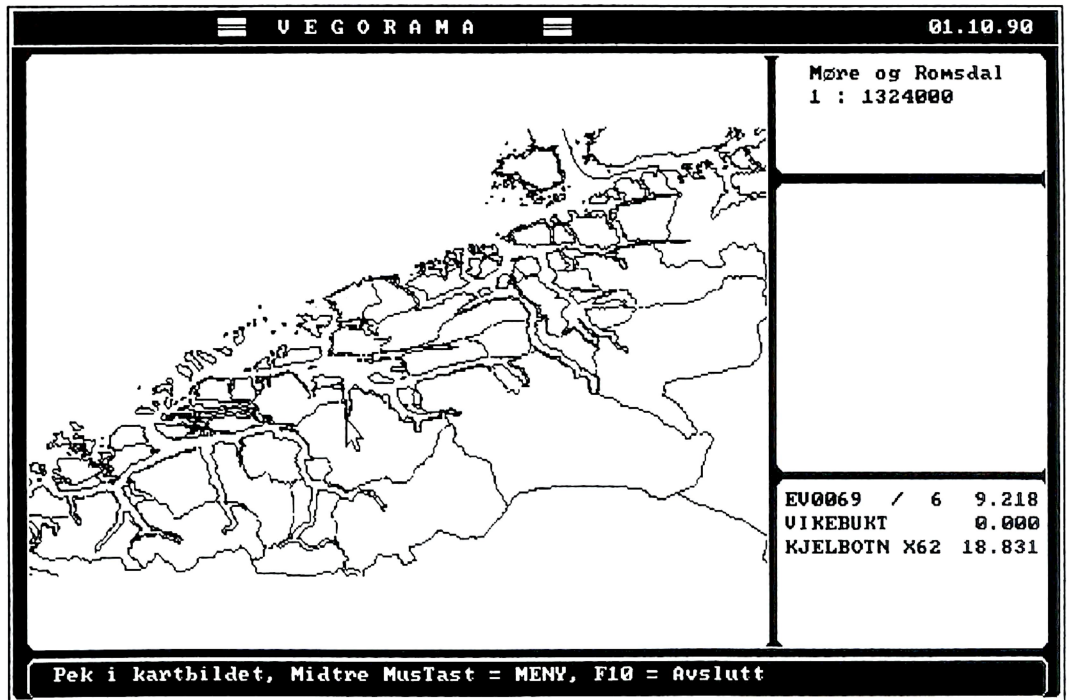
Vegdirektoratet har utviklet et PC-basert EDB-program som er et nyttig hjelpemiddel for brukere av veg- og trafikkdata. Programmet heter VEGORAMA. Programmet er nært knyttet til Vegdatabanken, ved at det har fått sine grunnleggende data derfra, men i motsetning til Vegdatabanken kjøres VEGORAMA på en kraftig standard PC med grafisk fargeskjerm og mus. VEGORAMA kan benyttes til *presentasjon, analyse og ajourhold* av veg- og trafikkrelaterte data.

VEGORAMA er ment å være et hjelpemiddel for både ledere og saksbehandlere på alle nivåer i etaten for presentasjon av veg- og trafikkdata.

VEGORAMA er laget slik at det er enkelt å bruke, derfor er det mus og menystyrt. Pek på menyen og velg hva du vil gjøre. Det kan sees på som brukernes vindu mot informasjon i Vegdatabanken.

VEGORAMA har et grafisk brukergrensesnitt, det baserer seg på kart-presentasjon av vegnettet. VEGORAMA er pr. i dag fylkesbasert. Dvs. at du ved oppstart får det grafiske vegnettet for ditt fylke opp på skjermen. I tillegg kan du få vist konturdata (kyst, elv, vann) og grenser (fylke, kommune) sammen med vegnettet. Om du ønsker det, kan du lett forstørre det området du er spesielt interessert i.

På dette vegnettet kan du ved hjelp av ulike funksjoner få presentert veg- og trafikkrelaterte data. F.eks. kan trafikkmengder (ÅDT) vises som ulike farger på vegrutene. Andre vilkårlige punkt- eller strekningsbaserte opplysninger som kan relateres til vegnettet via



vegident, kan presenteres og visualiseres på samme måte. For eksempel kan data registrert ved hjelp av NorDiC-systemet (grøfter, skilt, rekkverk e.l.) presenteres i VEGORAMA. Derved kan du lett få oversikt over vegnettets status/standard.

Det grafiske vegnettet i VEGORAMA er også inngangsnøkkel til mer detaljerte opplysninger knyttet til vegnettet. Du peker i vegnettet ved hjelp av mus og får fram detaljer om de fagdata du har valgt. Alle grafiske presentasjoner i VEGORAMA kan også tas ut til en standard HP-plotter. På slike plott kan du dessuten legge inn tilleggsopplysninger i tekst.

Rapporter fra flere fagregistre i Vegdatabanken kan tas ut tilrettelagt for innlesning og presentasjon i VEGORAMA.

VEGORAMA har videre spesialtilpassete funksjoner for behandling av trafikk-

data. De faste tellepunkt kan vises på vegnettet. Deretter peker du på et tellepunkt, trykker en mustast, og får fram opplysninger om tellepunktet. Dessuten inneholder VEGORAMA en egen funksjon for ÅDT-beregning ut fra maskinelle korttidstellingene. VEGORAMA brukes videre til ÅDT-belegging av vegnettet, og til å kontrollere innholdet på tellefiler fra maskinelle trafikktegninger.

VEGORAMA har også funksjoner mot andre fagområder enn trafikk. Tverrprofil langs en vegrute, registrert ved hjelp av programmet Tverr, kan betraktes i VEGORAMA. Likeledes kan det knyttes bilder eller skisser til vegnettet. Ved å peke på en vegrute, kan man deretter «bla» i disse bildene, ved at bildene ett for ett vises på skjermen. En funksjon for oppslag mot ulykkesdata er også utviklet, men denne er ikke med i den programversjon vegkontoret har i dag.

På vegkontorene har VEGORAMA til nå først og fremst vært benyttet til arbeidet med trafikkdata. Hos oss er det Hermund Veбенstad som er ansvarlig for bruk og opplæring i VEGORAMA.

Kan VEGORAMA være av interesse for deg? Har du tilgang til en kraftig PC? Ta i så fall kontakt med Hermund Veбенstad på vegkontoret for ytterligere informasjon. VEGORAMA eies av Statens vegvesen, og kan således fritt distribueres innenfor etaten.

Hermund Veбенstad



VANNRETT

- 1 Maskin
- 9 Pikenavn
- 10 Vrimle
- 11 Pron.
- 12 Stående
- 16 Streng
- 19 Trener
- 20 Smelle
- 21 Dep.
- 22 Smile
- 23 Uro
- 25 Konj.
- 27 Fuglen
- 28 Belegg
- 29 Hest
- 30 Anlegg
- 32 Banke
- 34 Nyn. art.
- 35 Bergart
- 38 Dyr
- 40 Sprengstoff
- 41 Pose
- 42 Unnværer
- 43 Kant
- 46 Tone
- 47 Sinnet
- 49 Forme
- 50 Papegøye
- 51 Holme

- 52 Hoste
- 54 Uttale
- 55 Moderne
- 56 Ukjent
- 57 Uvirksom
- 59 Hellig
- 60 Dessert
- 61 Seksjon
- 63 Avslag
- 65 2670
- 67 Rekke
- 68 Har brøytesjåfører
- 69 Øy i Danmark
- 71 Soldat
- 72 Ledelse
- 73 Bilorg.
- 74 Elv i Russland
- 76 Se ill.
- 78 Egen
- 79 Sjarm
- 80 Gi!
- 82 Morene
- 84 Oppfant telefonen
- 86 Skred
- 88 Krydder
- 91 Blanding
- 93 En Jensen
- 95 Land i Europa
- 96 Se ill.

LODDRETT

- 1 Bedrift
- 2 Guttenavn
- 3 Veg
- 4 Truer
- 5 6150
- 6 Varde
- 7 Klar
- 8 Stige
- 12 Se ill.
- 13 Tittel
- 14 Diskusjon
- 15 Tannhjul
- 17 Vemmes
- 18 Se ill.
- 24 Ordne
- 25 Sint
- 26 Råd (omv.)
- 31 Se ill.
- 33 Eneboer
- 36 Svensk skuespiller
- 37 Aula
- 38 Dyktig
- 39 Hjelp
- 41 Felle
- 44 Ilandføres til Storvik?

- 45 Se ill.
- 46 Klarere
- 48 Høytid
- 53 Spannet
- 58 Ferdig
- 62 Skratter
- 64 Dumrian
- 65 Elv i Italia (omv.)
- 66 Dekke
- 68 Fatle
- 70 Doven
- 74 Se ill.
- 75 Fyr
- 76 Rusen
- 77 Oppgaver
- 81 Tall
- 83 Verdensdel
- 84 Se ill.
- 85 Tillate
- 87 Øyner
- 89 Tidligere
- 90 Håp
- 92 Søk
- 94 Pron.



| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|-----|----|---|----|-----|---|---|----|-----|----|----|----|----|-----|-----|-----|----|-----|-----|-----|-----|----|----|----|----|----|----|---|---|
| | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | S | T | E | I | N | S | P | R | U | T | B | O | M | V | E | G | | | | | | | | | | | | | | |
| | 15 | T | U | N | N | E | L | M | I | N | E | R | E | E | I | D | E | | | | | | | | | | | | | |
| 19 | 20 | R | E | I | S | E | N | D | E | 21 | O | K | 22 | D | I | E | T | T | 23 | E | I | R | 24 | 25 | L | | | | | |
| 26 | U | L | M | E | R | 27 | E | R | T | E | 28 | S | E | N | I | L | E | 29 | L | L | E | V | E | E | | | | | | |
| 30 | N | E | E | N | 31 | O | N | E | 32 | T | Y | V | 33 | R | E | M | E | 34 | O | S | 35 | T | R | A | N | | | | | |
| 36 | D | V | 37 | R | E | D | | | 38 | E | T | E | 39 | G | 40 | R | 41 | O | 42 | T | 43 | R | 44 | E | S | 45 | E | 46 | N | G |
| 47 | 48 | K | R | O | T | E | | | 49 | V | E | G | 50 | A | 51 | R | 52 | B | 53 | E | 54 | I | 55 | D | 56 | E | 57 | R | E | D |
| 58 | J | E | G | E | R | 59 | O | G | 60 | E | L | I | N | 61 | O | V | N | 62 | N | 63 | I | 64 | N | E | I | E | | | | |
| 65 | Ø | V | E | R | I | N | J | A | S | S | 66 | G | R | A | N | 67 | V | E | D | 68 | S | 69 | A | G | | | | | | |
| 70 | R | E | R | I | D | D | E | R | 71 | E | E | 72 | B | H | 73 | N | E | A | 74 | R | 75 | E | T | 76 | U | R | | | | |
| 77 | R | E | N | E | 80 | E | M | M | A | T | 81 | E | A | K | 82 | A | L | S | 83 | 84 | 85 | V | E | T | E | | | | | |
| 86 | N | Ø | R | G | E | 87 | F | E | N | 88 | A | R | E | 89 | S | L | A | V | 90 | I | 91 | K | A | N | O | N | | | | |
| 92 | G | L | I | E | L | G | E | R | 93 | T | A | K | 94 | V | O | L | D | A | 95 | S | 96 | S | E | S | S | | | | | |
| 101 | B | E | N | S | I | N | S | T | A | S | J | O | N | | | | | | 103 | | 104 | B | E | I | T | E | | | | |
| 105 | 106 | B | R | Ø | Y | T | E | B | I | L | B | A | R | E | | | | | | 107 | 108 | B | I | T | R | E | | | | |
| 113 | T | E | G | N | E | R | E | G | G | E | R | E | K | J | Ø | T | T | M | A | T | | | | | | | | | | |
| 121 | N | I | L | E | N | 122 | H | E | T | 123 | S | T | E | L | 124 | L | 125 | U | S | 126 | F | 127 | R | O | D | E | | | | |
| 130 | T | R | E | S | S | E | R | I | T | A | L | I | A | V | A | R | E | L | A | R | | | | | | | | | | |
| | | 138 | O | P | E | L | A | M | O | T | O | R | V | E | G | 140 | Ø | D | D | | | | | | | | | | | |
| | | 142 | G | A | N | G | F | E | L | T | S | Y | K | L | E | N | D | E | | | | | | | | | | | | |

LØSNING PÅ

«VEGKRYSS NR. 3-90»

Det kom inn 30 riktige løsninger.

Vinnere ble:

1. Rigmor Fremstedal, Midsund
 2. Per-Egil Gamlemshaug, Myklebost
 3. Per Dyrli, Skjevik
- Premiene er tilsendt.

Andre mottatte riktige løsninger ble sendt inn av:

Egil Bakke, Eldbjørg Gausdal, Astri Gjovikli, Ove Hanken, Jan Arild Johansen, Inger Langø, Agnes Mausest, Hildur Melsæther, Asbjørn Molaup, Marit Moldenæs, Alf Naas, Toril Eliassen Rusten, Liv Røstberg, Dag Skarstein, Turid Thomasgård - alle Molde, Sverre Ødegård, Edøy, Åsrunn Sæbjørnsen, Harøy, Lars O. E. Kavli, Isfjorden, Åse Lien, Innfjorden, K. Maurstad, Kristiansund, Gunvor Lerdahl, Lillehammer, Aksel Vold, Måndalen, Petter Aarset, Skodje, John O. Husby, Vågland, Petter K. Vatne, Ørsta, Arne Birkevold, Ålesund og Grethe Brunstad, Ålesund.

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 | | | | | | | | | | | |



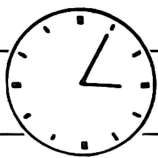
De tre første uttrukne riktige løsninger premieres med 2 lodd i Pengelotteriet. Løsningen legges i konvolutt merket "Vegkryss nr. 4-90" og sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 31. januar 1991.



Innsender:

Adresse:

Postnr. Poststed



Om internkontroll for betre miljø

Ja, kva er no det då, vil nok mange undre seg over. Eg skal prøve å gjere greie for kva dette er for noko.

Frå paragraf 1 i utkast til «Forskrift om internkontroll» tek eg med hovudinnhaldet: «Denne forskrift skal fremje arbeidsmiljø og sikkerheit i verksemda og vern mot forureiningar av verksemda sine nærområder grunna på hovudprinsippet om at den som er ansvarleg for verksemda ved internkontroll skal sikre at aktivitetane vert drivne i samsvar med lov eller forskrift.»

Paragraf 2 Virkeområde, her gjeld tilsvarende som Arbeidsmiljølova paragraf 2, Lov om brannfarlege varer paragraf 1, Lov om eksplosive varer paragraf 1 og Brannvernlova med tilhøyrande forskrifter.

Paragraf 3 Definisjonar, her tek vi med at internkontroll er å sjå til at krav fastsett i eller i medhald av lov eller forskrift vert overhaldne.

Internkontrollsystem er systematiske tiltak beskrevne i administrative prosedyrer som skal sikre og dokumentere at aktivitetane vert gjort i samsvar med krav fastsett i eller i medhald av lov eller forskrift.

Eg skal ikkje gå nærare inn på dei andre einskilde paragrafane i forskrifta og ordlyden i dei. Eg vil heller seie litt meir generelt og rundt om kva internkontroll vil innebære for ei verksemd som vår.

KVA SKAL VI GJERE?

Internkontroll inneber at verksemda sjøl skal vere ansvarleg for at dei krav som er sett til arbeidsmiljøet og som har heimel i lov eller forskrift vert oppfylte, og verksemda skal kunne dokumentere at det er gjort.

Tilsynsmyndigheit kan når som helst krevje at slik dokumentasjon vert lagt fram.

Forskrifta om internkontroll vil stadfeste heilt klart at ansvar for at krava med heimel i Lov om Arbeidsmiljø, Lov om brannfarlege varer, Lov om eksplosive varer, Brannvernlova, alle med tilhøyrande forskrifter ligg til linjeleiinga. Verneteneste og verneombod skal berre vere verksemda sitt eige kontrollorgan på at linjeleiinga gjer sin plikt andsynes dei nemnde lover og forskrifter.

Forskrifta om internkontroll vil for vår etat innebære at arbeidsgjevaransvar må delegerast ut til linjeleiing slik at dei konkret får stadfesta at det har ansvar i høve til dei lover og forskrifter som her er nemnd.

Til hjelp i arbeidet med internkontroll har Vegdirektoratet fått utvikla eit dataprogram som alle fylka har kjøpt og vil nytte i det vidare arbeid. Her vil kvar arbeidsplass få sin kode og sin plass i data-systemet der vi kan leggje inn opplysningar og hente ut beskjed om arbeidstilhøva, få beskjed om når tidfesta kontrollar skal takast osv. Programmet vil og dokumentere overfor kontrollmyndigheit kva som vert gjort i arbeidsmiljøsamaheng og på kva måte og når det vert gjort. Skademeldingar skal leggjast inn her, og det er arbeid i gang for å samordne skademeldingsskjemaene slik at det skal bli berre eit skjema.

Det skal utarbeidast ei internkontrollhandbok som er meint å innehalde til dømes: oversikter over aktuelle lover, forskrifter og retningslinjer samt rundskriv frå Vegdirektoratet og frå fylket som er viktige i arbeidsmiljø- og sikkerheitssamaheng.

Dette vert berre eit kort samandrag av det forskrifta om internkontroll vil innehalde. Det som er hovudmålet med den er vel å innskjerpe arbeidsgjevarens sitt ansvar for eiga verksemd i arbeidsmiljøsamaheng. Det er ikkje Arbeidstilsynet eller anna tilsynsmyndigheit eller verneomboda som er ansvarlege for at lovbestemte reglar vert overhaldne, dei skal berre hjelpe til med å kontrollere at det

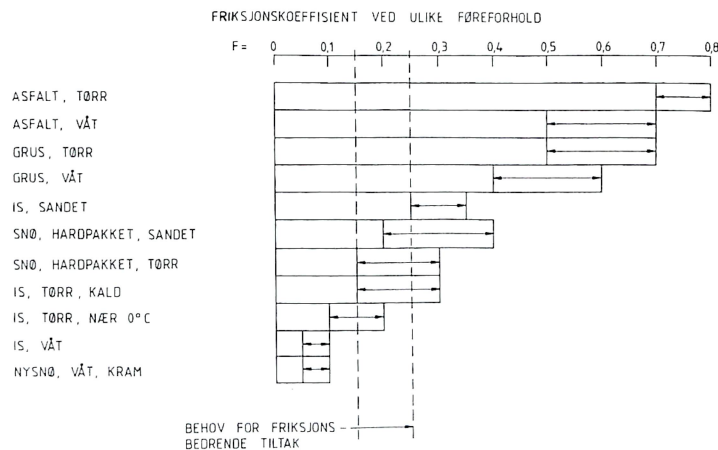
vert gjort. Ansvaret ligg til arbeidsgjevar eller den som er gitt arbeidsgjevaransvar.

Statens vegvesen Møre og Romsdal vil frå no av ta til med denne internkontrollen, det vil verte gjort ved at vi tek nokre arbeidsplassar i starten og so utvide etter kvart som vi får erfaring og kapasitet til det. Vi vil heile tida samrå oss med dei som er ansvarleg linjeleiing for den einskilde arbeidsplass.

Egil Bakke

FRIKSJON

I vår daglege språkbruk legg vi vekt på at vårt arbeid og vår omgang med andre skal skje mest mogleg friksjonsfritt. Noko anna er det når vi kjører bil på vanskelege vegar. Her er det nettopp friksjonen som gjer at vi kan halde oss på vegen. Ved valg av dekketype og samansetjing av rett mengde sand, stein og bindemiddel skal vi få vegdekker som gir god nok friksjon både under våte og tørre forhold. Når vi får snø og is på vegbanen, blir bilete noko heilt anna. Tabellen viser friksjonskoeffisient ved ulike føreforhold:



Eg har målt friksjonen på snø- og isvegar dei to siste vintrane og har funne god samaheng mellom tabellen og mine målingar. Mi røynsle er at vegane er mykje glattare enn folk flest trur. Normalt vil vel dei tre siste føretypene dominere her i fylket, unnateke i indre strøk, i perioden november-mars. Ellers vil nysnø på ettervinteren/tidleg vår gi sørgjeleg glatte vegar. Eg har målt friksjonskoeffisient på under 0,10 under slike forhold. Det er underleg å sjå kor lite kjørefarta blir påverka av dette. Heller ikkje salting og strøing blir oppfølgt godt nok. Dette får vi tru vil betre seg. Dette er i alle høve viktig, her vil ein hindre ulykker og kanskje berge liv.

Geirmund Nordal

Baksidebildet:

Vegstasjonen for vedlikeholdsområde T-4 (Ålesund og omegn) ligger ved E69 i Dragsundet 12 km fra byen. Maskinavdelinga har også «filial» her, og stasjonen var på 50-tallet tenkt og bygd som filial under vegsentralen med hovedverksted for Sunnmøre. Tomta er på 16 480 m, huset på 872 m og felleslageret 546 m.

Etatens ledelse mener at stasjonen ikke lenger holder mål i forhold til dagens krav til effektivitet, arbeidsmiljø og publikums-service. Store maskiner kommer ikke inn på verkstedet, stasjonen ligger usentralt i forhold til de største vedlikeholdsoppgavene og det fins ikke fasiliteter for å ta imot publikum som vil bære fram vegønsker, studere planer eller søke om avkjørsler/dispensasjoner. Konsulentfirmaet Sjøtil & Fornæss har videre pekt på mangler som fra korte verkstedløp, dårlig samband mellom etasjene, elendige garderobeforhold, manglende ventilasjon og manglende vaskehall. Vi har derfor kjøpt nabotomta til den nye biltilsynsstasjonen i Olsvika i Ålesund, med sikte på nybygg her. Videre påkostning i Dragsundet er stilt i bero. Vegdirektoratet tilrår midler til ny stasjon på sitt driftsbyggningsbudsjett for 1993 og 1994.

Oppsynet i T-4 etterlyser imidlertid initiativ fra ledelsen til å drøfte ulike forhold omkring en slik flytting av virksomheten før alle beslutninger tas. Vegmester Otto Jøsok ser helst at stasjonen blir bygd videre ut der den ligger, sammen med støttepunktene i Eidsvika og Breivika.

Andre har etterlyst mer overordna planlegging, med sikte på samordning av Statens vegvesens representasjoner i Ålesundsområdet, så som biltilsynet, vegstasjonen m/maskinavdeling, anleggskontor, styringssentral for tunnelen, kurslokale m.v. Poenget må være å framstå som en enhet og helhet, være lett tilgjengelig for brukerne (felles sentralbord) og å vise at vi er en stor og betydelig etat.

Dagens vegstasjon kommer høgst sannsynlig til å bli beholdt som et støttepunkt for laget i Skodje/Ørskog-området.

Redaksjonen
ønsker alle tilsette i Vegvesenet
ei god jul og eit riktig godt nytt år!

