



VEG OG VIRKE

BEDRIFTSBLAD FOR
STATENS VEGVESEN MØRE OG ROMSDAL

Nr. 1

Mars 1992

20. årg.

AUTOMATISK
MILJØKONTROLL



Statens vegvesen
Møre og Romsdal
Bilbyrnet

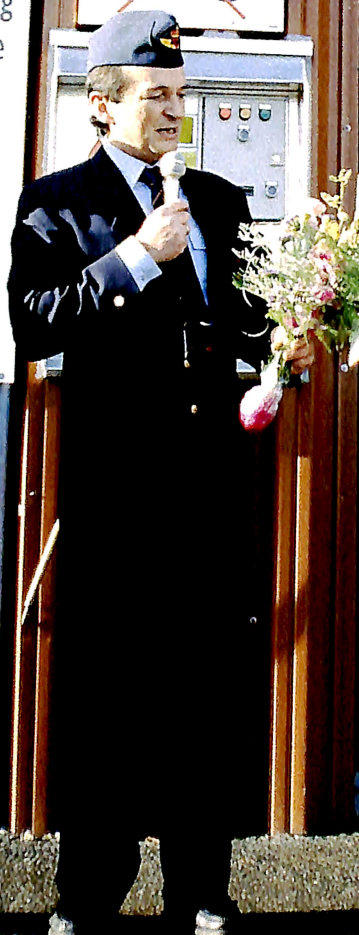
VEGDIREKTORATET

16 MARS 1992

BIBLIOTEKET BOSCH

BRUKSANVISNING

- 1 Brukes KUN til bensin-drevne kjøretøy.
- 2 Testen tas ved DRIFTSVARM motor og på tomgang.
- 3 Stikk slangen i eksosutløpet. Trykk start-knapp. Avvent testerens kalibrering ca. 30 sek. til grønn lampe lyser.
- 4 Trykk på måleren for måle-verdier på displayet.
- 5 Må og





VEG OG VIRKE

**BEDRIFTSBLAD FOR
STATENS VEGVESEN MØRE OG ROMSDAL**

Nr. 1

Mars 1992

20. årg.

INNHALD:

Ledelsen har ordet	3	MILJØ	
LOV OG RETT		Ein ryddig gjeng	10
Søksmålet trukket	36	Først i landet	13
VEGNYTT		Miljøgate	18
Mer enn bare ei bru	7	Verneleiarens 5-minutt	37
I fotsporene til prosjektlederen	8	AMU	38
Ny innfarsveg	12	BEDRIFTSIDRETT	
Aursundprosjektet	14	Skyting	42
Eiksundsambandet	16	Volleyball	42
Gjemnessundbrua	17	«VM» på ski	43
Gjennomføring av NVVP 1990-93	27	TRAFIKK	
Anleggsdrift	28	Mer enn bare rassikring	32
Fylkesvegløyvingar	29	Betra trafikktryggleik	32
Dekkeleggingsprogram	29	Ny sykkelveg	33
Ny vegbyggingsnormal	30	Vegundersøking	37
Første salve	31	ORKANDØGNET	23
Kyststamvegen	34	SMÅNYTT	39
PROFILER		KRYSSORD	40
Ikke riktig alt som skrives	4		
Veg og Virke 20 år	6		
22 blei heidra	11		
Non stop 13 timer	16		
100 nye truckførere	36		
BILTILSYNET			
Lederopplæring	20		
Førerprøver på data	21		
Utekontrollen	21		
Første «ADR-sjåførar» i fylket	22		

Redaktør: Wiggo Kanck
Redaksjonssekretær: Palma Pladsen

Redaksjonsutvalg:
Ottar Brudeseth, drift
Terje Haug, administrasjon
Berit Ingebrigtsen, plan
Oddbjørn Pladsen, anlegg

Utgitt av Statens vegvesen Møre og Romsdal
Fylkeshuset, 6400 Molde
Telefon: (072) 58 000, Telefax (072) 58 328

Opplag: 2500

Etter ønske frå vegsjef E. Vollset vert side 2 stilt til disposisjon for ansatte i Statens vegvesen Møre og Romsdal. Under vignetten "Ledelsen har ordet" er det ass. vegsjef Paul Bølset som har ordet.

Om ikkje anna er gjeve opp, er teksta laga av redaktøren. Ettertrykk vert anbefalt, men angi kjelde. Personlege meningsytringar gjer nødvendigvis ikkje greie for etatens offisielle haldningar.

Framsida:
Miljøstasjon på Sunndalsøra.
Foto: Informasjonskonsulent Wiggo Kanck.

Baksida:
Valsøyfjordprosjektet
Foto: Informasjonskonsulent Wiggo Kanck.

Deadline for neste nr. er 18. mai 1992.

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

Ledelsen har ordet:

Internkontroll – helse, miljø og sikkerhet



Foto: Romsdals Budstikke

«Forskrift om internkontroll» tok til å gjelde frå 1. januar 1992.

I siste nummer av Veg og Virke refererte verneleiar Egil Bakke frå nokre paragrafar i denne forskrifta.

Etter som føremålet med internkontrollen er å fremje Helse, Miljø og Sikkerhet har Vegvesenet valt å bruke nemninga HMS som er ei forkorting for desse tre orda.

For Statens vegvesen inneber forskrifta at vegsjefen plikter å sørgje for systematisk oppfølging av krav fastsett i fleire lover som tar sikte på å sikre eit godt og trygt arbeidsmiljø, vern mot produktskader og vern av det ytre miljøet mot forureining. Vegsjefen er ansvarleg for å utforme eit internkontrollsystem for Vegvesenet som klarlegg mål, ansvar og oppgåver for etaten med omsyn til HMS. Systemet skal klarleggje dei administrative rutinene verksemda vår har for å kunne etterleve aktuelle lover.

Ansvarsfordelinga skal vere klarlagt slik at det framgår kva for ansvar som kviler på dei ulike ledda i organisasjonen vår. Det er ein føresetnad at alle ledd deltek aktivt i arbeidsmiljøarbeidet. Bedriftshelseteneste, arbeidsmiljøutval, verneleiar og verneombod skal trekkjast med. Alle skal ta ansvar for arbeidsmiljø og tryggleik på sin plass i organisasjonen.

Ved planlegging av innkjøp, produksjon og økonomi skal vi samtidig tenkje arbeidsmiljø, helse og tryggleik.

Internkontrollsystemet eller HMS er nye ord for tiltak som også har vore utført tidlegare. Det nye er at tiltaka skal setjast meir i system når det gjeld planlegging, utføring og dokumentasjon.

Intensjonen er at etaten vår sjølv skal kontrollere og dokumentere at lover og regler blir følgde. Arbeidstilsynet skal hovudsakleg stille krav til, føre tilsyn med og kontrollere at vi har system som sikrar at internkontrollen fungerer.

Alle ledd i organisasjonen vår må syte for kvalitetssikring av arbeidsmiljøet og at systemet blir brukt som eit styringsverktøy på lik linje med produksjon, teknikk og økonomi. Det er viktig at manglar og svikt blir retta på og at årsakene til avvik blir korrigerate for å hindre nye avvik.

Etter som systemet med internkontroll er nytt vil nok 1992 på fleire vis bli eit «prøveår». Vegdirektoratet har utarbeidd eit mønster for såkalla internkontrollhandbok eller HMS-handbok. Ei arbeidsgruppe med deltakarar frå ulike avdelingar i Vegvesenet her i fylket har laga ein handlingsplan for HMS-arbeidet og arbeider med kva som konkret bør komme med i systemet.

Dei tilsette er den viktigaste ressursen i Vegvesenet og god helse er det største aktivum eit menneske har. Erfaringar viser at det er samheng mellom eit godt og trygt arbeidsmiljø og talet på arbeidsulykker og omfanget av sjukefråvær. Det er derfor grunn til å tru at det også er god økonomi i å følgje opp intensjonane i internkontrollsystemet.

Paul Bølset

Ikke riktig alt som skrives

- Det er stor interesse for veger og vegspørsmål i vårt fylke, og det skrives en masse. Generelt ser vi dette som positivt, til tross for at det av og til skrives en del som ikke helt stemmer med virkeligheten. Å korrigere alt som er mer eller mindre feil er ikke mulig. Men jeg må innrømme at det er skuffende og også noen ganger sårende, når en har inntrykk av at det skrives uriktig mot bedre vitende for å få et såkalt «godt oppslag» i avisa.

Det er Eivind Vollset som sier dette. Det gjør han etter at den stormende diskusjonen omkring gassilandføringen til Tjelbergodden har lagt seg, og mens kampen for andre større og mindre vegkrav fremmes gjennom fylkets aviser - gjerne i fem-spalters oppslag.

UNØDVENDIG

Ordbruken i leder- og kommentarartikler og i annen stoffdekning i avisene omkring vegspørsmål, har noen ganger det siste halvåret vært unødvendig hard. I spaltene er det brukt ord, uttrykk og vendinger, og satt fram påstander som nok har rammet Vegvesenet som etat og den enkelte medarbeider. Blant Vegvesenets 600 fast tilsatte har kritikken til tider følt direkte urettferdig og usann.

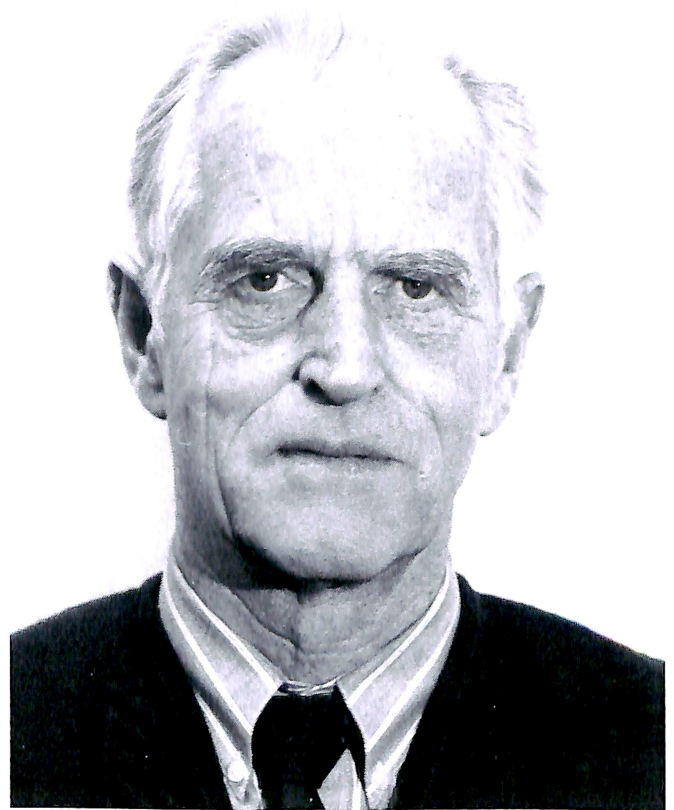
Når Eivind Vollset nå tar bladet fra munnen og går ut og kommenterer de siste måneders vegnyheter i media, bryter han en gyllen regel, og gjør noe som kan virke uvanlig til vegsjefen å være.

«TAR AVSTAND»

- Når jeg sier at det enkelte ganger skrives uriktig i avisene mot bedre vitende for å få et såkalt «godt» oppslag, vil jeg likevel tilføye at det er ikke bare HVA som skrives som er avgjørende for egen reaksjon. I en del tilfeller er HVEM som skriver vel så interessant. Slagskraften er ofte omvendt proposjonal med ufin ordbruk. Derfor tas ikke alle like alvorlig.

- I denne sammenheng vil jeg ta avstand til skriverier og beskyldninger mot enkelttjenestemenn ved vegkontoret. Vegsjefen har ansvar for alt som går ut fra vegkontoret sjøl om han personlig ikke har behandlet saken. All kritikk må derfor rettes til vegsjefen, understreker Eivind Vollset. Vegsjefen sier at Statens vegvesen Møre og Romsdal i det alt vesentlige har et meget godt og positivt forhold til media. Han sier at etaten anser den kritikk som kommer, som et positivt korrektiv når kritikken er bygd på faktisk og korrekt grunnlag.

- Statens vegvesen vil alltid søke å rette på uheldig forhold. Det er vår plikt. Men når kritikken baserer seg på



Vegsjef Eivind Vollset sier det er skuffende og sårende når en får inntrykk av at pressen enkelte ganger skriver uriktig mot bedre vitende for å få et såkalt «godt oppslag».

uriktige spekulasjoner uten rot i virkeligheten, er den ikke stort å bry seg om, sier Vollset.

- Er Statens vegvesen for passiv når det fremsettes feilaktige påstander om etaten i media?

- Det er mulig vi i enkelte tilfeller er for passive når det gjelder å ta til motmæle. Men oftest tror jeg det er best å ignorere feilaktige påstander, de er som regel fort glemt. Det er ellers ressurskrevende å «drive krig» mot en avis. Den får i alle fall det siste ordet.

- Når en skribent tyr til ufin ordbruk og skjellsord i stedet for argumentasjon, med idet minste en liten aning av saklighet, kan en ikke bry seg om det. Og når det i en lederartikkel i Tidens Krav, i forbindelse med vegkrav som ble satt fram før det var klart at Stortinget gikk inn for Tjeldbergodden, heter at statens embeds- og tjenestemenn i Molde var ute på galleien, har ikke jeg fantasi til å skjønne hva det siktes til.

Når skribenter mangler saklig argumentasjon og i stedet starter grove og ufine angrep på personer er det helst seg selv de karakteriserer, sier Vollset.

LIVLIG FANTASI

- I Tidens Krav hevdet en av lederskribentene etter Stortingets vedtak om å føre gassen iland på Tjeldbergodden, at romsdalingene er småsure fordi Storvika tapte kampen om Haltengassen.

- Er du en småsur romsdaling, vegsjef Vollset?

- Jeg har aldri engasjert meg i stedsvalg for ilandføring og utbygging i den forbindelse. Jeg har derfor ingen følelsesmessige reaksjoner i denne saken.

- Gjennom avisreportasje er det blitt påstått at Statens vegvesen opererer med hemmelige notat. Denne påstanden ble framsatt nettopp i forbindelse med kostnadene ved vegutbyggingen til Tjeldbergodden og Aure.

- Hvor er det hemmelige notatet?

- Vegvesenet opererer ikke med hemmelige notater om antatte kostnader for utbygging av ulike deler av riks- og fylkesvegene i Møre og Romsdal. Dette har vi selvsagt heller ikke gjort når det gjelder kostnadene og behov for veginvesteringer i forbindelse med gassilandføringen til Tjeldbergodden. Notatet, som av aviser ble hevdet å være hemmelighetsstemplet, ga bare en kort oppsummering av tidligere velkjente opplysninger. En kan ikke annet enn å smile til enkeltes livlige fantasi.

- Er de mange kravene om vegutbygging, som ender på vegsjefens bord, alltid like realistiske?

- De fleste av de ønsker og krav som kommer inn er berettigede. Men det er nok dessverre mange som først eventuelt kan bli realisert langt inn i neste århundre. Det er jo alltid ulike oppfatninger når det gjelder rekkefølgen av tiltak som skal gjennomføres på vegnettet. Og jeg har ikke registrert mer uenighet om disse spørsmål enn hva en måtte vente, sier vegsjefen.

LANGT FRAM

- Apropos rekkefølge; hva er viktigst, opprusting av riksveg 680 over Ertvågøya eller bruer over Aursundet og Imarsundet?

- Opprusting av riksveg 680 over Ertvågøya er etter min oppfatning det som haster mest mellom Kristiansund og Aure etter at vi i 1993 blir ferdig med den gjenstående parsellen Linvågen-Leira på Tustna. Det er vegen over Ertvågøya som da vil hindre oppskrivning til 10 tonn aksellast. Men utbygging av riksveg 680 over Ertvågøya er det ikke plass til i 1994-97 hvis Aursundprosjektet skal

gjennomføres i perioden.

- Bru over Imarsundet kan jeg heller ikke skjønne det er mulig å snakke om innenfor de vegplanrammer vi nå arbeider etter.

- Når jeg er inne på riksveg 680 er det klart at det bare er Aursundprosjektet som kan sies å være sikret finansiering de nærmeste åra.

- Bru over Dromnessundet er etter min oppfatning avhengig av finansiering fra utbyggerne på Tjeldbergodden, men jeg kjenner i dag ikke til at det foreligger noe slikt tilsagn.

- Spørsmålet er altså ikke om vegene blir bygget, men i hvor stor grad utbyggerne på Tjeldbergodden skal eller kan delta?

- En eventuell ny veg fra Tjeldbergodden via Dromnessundet og til Skarsøya må en regne med vil få fylkesvegstatus. Investeringsrammene for fylkesveger er som kjent meget trange. For 1992 har fylkeskommunen bevilget 25 millioner kroner. Det foreløpige anslag for en veg fra Tjeldbergodden over Dromnessundet til Aure er på 80-100 millioner kroner. Jeg kan derfor vanskelig skjønne annet enn skal dette vegprosjektet gjennomføres så må den vesentlige del av midlene komme utenom det ordinære fylkesvegbudsjett. I denne sammenheng må det vel være utbyggerne på Tjeldbergodden det er naturlig å tenke på.

- Vil Statens vegvesen Møre og Romsdal endre sine prioriteringer slik at ikke dårlige kommunikasjoner skal bli en hemsko for industriutviklingen på nordre Nordmøre.

- Vegvesenet vil sjølvsagt gjøre alt som er mulig innenfor gitte rammer å bygge ut kommunikasjonene slik at etableringen på Tjeldbergodden gir størst mulig positive ringvirkninger for distriktet.

- Ved en rekke anledninger er det fremmet krav om at en framtidig Kyststamveg på Nordmøre må følge riksveg 680. Hvor aktuelt er dette kravet?

- Spørsmålet om valg av Kyststamvegtrasé mellom Kristiansund og Trondheim skal opp til politisk behandling i fylkestinget i juni. Ved vegkontoret er vi nå i ferd med å lage vår innstilling. Før denne går ut av huset vil jeg ikke gi noen uttalelse, sier Vollset.

«MANGE OM BEINET»

- Hvilke muligheter og virkemidler har vegsjefen til å påvirke rikspolitikerne og Stortinget for å øke vegbevilgningene til Møre og Romsdal?

- Vegsjefens muligheter for å få økt vegbevilgningene til fylket er nok svært begrenset. Men i samarbeid med fylkespolitikerne arbeider vi stadig for å påpeke de store mangler og svakheter i vårt vegnett for å få en større andel av den samlede ramme. Enkelte ganger har vi fått gjennomslag for visse tiltak, men vi må konstatere at det er «mange om beinet», avslutter vegsjef Eivind Vollset.

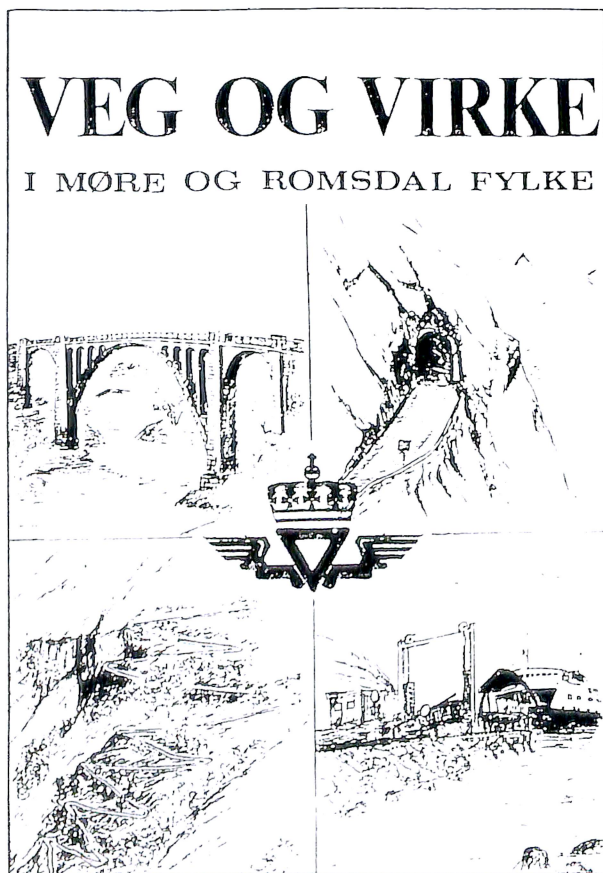
Hvorfor bedriftsavis —

spurte vi i det første nummeret av «Veg og Virke» for 20 år siden. Svaret den gang var at vi ville ha et internt meldingsblad, der aktuelle meninger og idéer kunne tas opp og der informasjon om forskjellige aktuelle gjøremål kunne gis— kort sagt være et bindeledd mellom alle ansatte og gi et tverrsnitt av det som rører seg i etaten.

Som for de fleste andre har 20 år medført store endringer:

- I dag har vi et flott blad, der layout, bildebruk, trykk og farger er i toppkvalitet.
- Opplag og distribusjon av bladet gjør at «Veg og Virke» nå er en viktig faktor for ekstern presentasjon av etaten.
- Redaktør og medarbeidere gjør et utmerket arbeid for å presentere et variert stoff.

Som ansvarlig for etatsbladets første leveår må jeg vel ha lov til å si at svært mye er bedret med bladet i de modnings- og «ungdoms»-åra som nå er gått. Profileringen er klarere enn før. En har tatt konsekvensen av lang trykningstid og svak skrivekløe blant de fleste av leserne og innsett at «Veg og Virke» aldri kan bli noe debattblad. Aktivt påtrykk må også til for at bidragene skal komme.



Faksimile av Veg og Virkes første utgave.



Andor Wicken, Veg og Virkes første redaktør, ser stadig nye utfordringer for bedriftsbladet. (Foto: Romsdals Budstikke.)

Nå dekker bladet viktige funksjoner med å formidle budskap fra overordnet hold (også i nær forståelig form!), informere om små og store nyheter, og bladet blir stadig flinkere til å presentere enkeltmedarbeidere og arbeidsplasser.

Likevel - som for andre 20-åringer er det utfordringene og mulighetene som ligger foran vi må være opptatt av:

- Mediabildet i dag domineres av negative nyheter og vinklinger. Også Vegvesenet opplever å bli tillagt meninger og syn som brukes i fogderistrid og fremme av sær-interesser. Det er tydelig behov for at etaten må skjerpe seg når det gjelder aktiv informasjon om vår rolle og det arbeid vi står for. Vi må lære oss å være mer presise og få fram fakta på en slik måte at en unngår misbruk. Her har bedriftsavisa en viktig rolle, ved at den når ut til politikere, etater og enkeltpersoner langt utafor egen etat.
- Omverdenen setter stadig krav til at vår konkurranseevne og fortrefelighet skal dokumenteres. Organisasjon og styringssystem justeres for å legge til rette for dette. Det gjelder nå i tida framover at vårt informasjonsopplegg – og bedriftsavisa ikke minst – legger vekt på å få fram fakta om Vegvesenets virksomhet, behov, ressurser og hvordan vi fyller oppgavene våre. Faktisk opplysning er den beste PR etaten kan få!
- Målstyring, krav om effektivisering og plussresultat innebærer fare for sektortenkning og kortsiktig suboptimalisering. Her har bedriftsavisa en viktig intern oppgave som bindeledd mellom enkeltfunksjoner, styrking av etatsfølelse og fellesskap og å klarlegge helheten i Vegvesenets arbeid.

Når vi nå gratulerer «Veg og Virke» med de forgangne 20 år, kan vi altså konstatere store utfordringer for avisa. Det er ikke bare redaksjon og ledelse, men faktisk hvordan hver enkelt av oss bruker avisa i framtida, som vil avgjøre om den vil fylle sine levende funksjoner: Styrke etatsfølelsen og samarbeidet innad og «selge» etaten utad!

Andor Wicken

Mer enn bare ei bru



Skodjebraumen bru er hører med blant de mest kjente i landet.

Ei bru, både stor og liten vil ofte dominere et landskapsområde, og en uheldig og lite tilpasset bruutforming vil ofte kunne virke sterkt visuelt ødeleggende. På den annen side vil en veltilpasset bru øke landskapets estetiske kvalitet.

Ei betongbru med korte søyler og kraftig overbygning vil lett bli tung i terrenget, mens ei hengebru med høye søyler og slank kjørebanekonstruksjon ofte vil være en prydd for øyet, selv om den virker monumental og dominerende i landskapsområdet. De gamle buebruene i stein var ansett å være både vakre og terrengtilpasset.

Kravet til miljøtilpasning vil ofte være forskjellige i by og på land.

Innenfor miljødebatten er derfor begrepet bruestetikk dukket opp. I fremtiden vil det ikke være nok å bygge en bru som «bare» er sterk nok. Den må også tilfredsstillende estetiske og visuelle krav som i flere tilfeller vil sette både evner og fantasi til ingeniør og arkitekt på store prøver. Forskjønnelse koster ofte, samtidig som kostnadsrammene blir mindre.

De to bruene ved Skodjebraumen på riksveg 661 i Skodje kommune hører med blant de mest kjente bruene i landet. De er bygd som bue

i stein og tegl og den lengste, Skodjebraumen bru, har et spenn på 57 m. Begge bruene er erklært verneverdige. Vegbanen over og i tilknytning til bruene er imidlertid både smal og krokete og derfor lite egnet som trafikkåre etter dagens krav.

Planavdelinga har utformet forslag til hovedplan for ny veg i området. Det beste og billigste alternativet etter planavdelingas mening omfatter bygging av ny bru i samme området som de gamle. Kommunen vil imidlertid ikke ta stilling til hovedplanen før det er utformet forslag til bruløsning som er tilpasset både bruene og omliggende terreng.

Det ble derfor i høst engasjert arkitektfirma for å vurdere aktuelle løsninger. Etter en vurdering av flere forskjellige bruløsninger ligger to alternativ på bordet, en hengebru og en bru med bueformede stålbjelker.

Hengebru vil bli dobbelt så dyrt som bjelkebru. En fant derfor i hovedplanen å legge til grunn bjelkebrua. Det må legges mye arbeid i utforming av bueformen på stålbjelkene som også skal farges. Både rekkverk og søyler må spesialutformes. Kommunen har ennå ikke tatt stilling til forslaget.

Tore Witso

I fotsporene til prosjektlederen

Arbeidsformann Paul Hjellnes tar imot oss. Han er travelt opptatt med å klargjøre brakkeleiren på Stokke. Oppsynsmann Ole Reiten treffer vi i kontorbrakkene. Utenfor durer gravemaskinene, mens fullastede dumpere sliter seg fram på anleggsvegene så gjørme og leire skvetter.

Vi er på Stokke i Halså kommune. Valsøyfjordprosjektet, veg- og bruforbindelsen fra Hestnes til Kjøløya over Valsøya og fram til Stokke på riksveg 71, åpnes 2. juli 1993. Prosjektet setter ut i livet en 50 år gammel drøm. Veg- og bruforbindelsen betyr kortere og sikrere veg mellom de tre Mørebyene og Trondheim. Ikke minst vil utkantene og tettstedene i Halså bli knyttet tettere sammen når vegen ligger ferdig.

Omkring et vegprosjekt er det alltid et yrende liv. En tilfeldig forbipasserende vil som oftest ikke tenke lengre enn at, «ja vel, her skal Veg-

vesenet lage ny veg», uten å dvele noe videre over det faktum.

Et knapt døgn besøk i januar hos prosjektleder Oddbjørn Pladsen og de av mannskapene som var kommet på plass på anlegget, fortalte om et yrende liv, hard jobbing og framgang på nyvegen.

Etter å ha installert oss i brakkeleiren, kjører vi de vel 20 kilometerne tilbake rundt Valsøyfjorden igjen, til anleggsleiren på Valsøya. Her møter prosjektleder Oddbjørn Pladsen oss over skrivebordet i den midlertidige kontor- og sovebrakkene,

iferd med å reinskrive notatene fra siste byggemøte.

- Vi er ventet forteller prosjektlederen, som også ledet arbeidet på Atlanterhavsvegen og Skålavegen. Ankomsten passer med en forestående inspeksjonstur på veglinja over Valsøya fram til Stokksundet. Det betyr at vi må kle oss etter terrenget. Støvler, bukse og jakke, klær som tåler gjørme og skitt, blir tatt fram.

Mannskapene fra maskinentreprenøren Ivar Sjøholm er i fullt arbeid på vegen. Vi tar oss fram mellom gravemaskiner, dumpere og borerigger. Trækker etter

beste evne forbi større og små vannpytter, stikker ut ruta mellom nedfellede trær, legger turen over gjennombløt mark, klatrer og glir på blankskurt fjell, småbanner litt før vi er framme på berghylla, en 50-60 meter over vannflata i Stokksundet. Her venter sjefen på anlegget. Han er vant til å gå i terrenget, tenker vi i det stille, men så kjenner han ganske sikkert den letteste vegen til mål - legger vi ettertenksomt og andpusten til. Men vi må si oss enig med Oddbjørn Pladsen når han slår fast at vegen ligger i et naturskjønt område, med den hvitmalte Otnes kirke



Prosjektleder Oddbjørn Pladsen fastslår i samtale med entreprenøren Ivar Sjøholm at framdrifta går som planlagt.



Arbeidsformann Paul Hjellnes klargjør brakkeleiren på Stokke.



Avdelingsingeniørene Joar Tautra og André Moltubakk stikker linja for vegkrysset på Hestnes.



Vi må si oss enig med prosjektlederen når han slår fast at vegen ligger i natur-skjønne omgivelser.

som et landemerke en mils veg i luftlinje bak oss. Utsikten er det ikke noe å si på. Foran og under oss ligger et speilblankt Stokksund, hvor arbeidet på den 380 meter lange brua er godt i gang. Men før vi har kommet så langt, har prosjektlederen gjort flere avstikkere for å snakke med entreprenøren Ivar Sjøholm om framdrifta og planene for resten av arbeidsuka.

Avslappet, på en stein foran oss, midt i veglinja med sigaretten godt rykende i den ene munnvika, sitter Terje Kleive. Den erfarne skytebasen forteller at hans tid på anlegget ennå ikke er kommet. Men når den siste salven har gått, regner han med å ha brukt 30 tonn dynamitt og sprengt 60 000 kubikkmeter stein og fjellmasse.

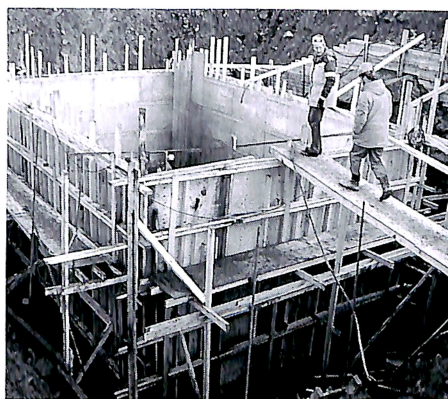
Fjellet er fast og fint. En halv kilo dynamitt til en kubikkmeter masse skulle

holde. Det skal ikke by på særlige problemer å sprengre her, sier han skråsikkert.

Utvidelse av fylkesvegen fra Hestnes til Kjøløya og fram til Valsøya inngår i prosjektet. På Valsøysundbrua, en av de to småbruene på fylkesvegen som ble åpnet i 1986, treffer vi flere av arbeidsskarene til prosjektlederen. Johannes Holten, Per Magne Moen og Kristian Henden er travelt opptatt med forberedende arbeid til breddeutvidelsen. I farta forteller Johannes Holten at; - Dette er et greit anlegg å jobbe på. Vi holder timeplanen og har ikke støtt på spesielle vanskeligheter.

På et veganlegg må nødvendigvis de mange forskjellige arbeidsoppgavene gå hand-i-hand. På Hestnes møter vi avdelingsingeniørene Joar Tautra og André Moltubakk. Mens stadig

Skytebas Terje Kleive sin tid på anlegget ennå ikke kommet.



Arbeidet på den første brupilaren går sin gang.

flere meter ny veg skyter fram i terrenget, noen kilometer lenger fram, stikkes avkjørslen til den nye riksvegstrekinga i krysset på Hestnes. Stikkingsarbeidet blir gjort raskt og effektivt, uten at de to tar synlig notis av trafikken som raser forbi.

Oddbjørn Pladsen har tid til en prat med kollegaene fra vegkontoret i Molde. Han får vite at avkjørselen må stikkes om for å unngå at et eldre sommerhus blir liggende nærmest midt i avkjørselstraséen. Før han og «påhenget» drar videre, blir det bestemt at det må forskales fundamentet til ei mindre bru på riksvegen, noen hundre meter før avkjørselen til ny-vegen.

Tilbake på Stokke går turen direkte til Eeg-Henriksen Anlegg A/S sitt riggområde. På veg til brubyggeren, må vi ta skjul bak en gravemaskin.

Ei ny dynamittsalve går av. Dynamitttrøyken har såvidt lagt seg før vi fortsetter og anleggsmaskinene er i gang med å rydde området.

Riggområdet og brakkeleiren ligger i vannkanten, nærmest vegg-i-vegg med den første brupilaren som er under bygging. En samtale med entreprenørens anleggsleder forteller at framdrifta på brua følger tids-skjema. Mindre problemer, som erfaringsmessig oppstår underveis på veganlegg, oppstår også her; men uten at det gir oss særlige forsinkelser, forteller den skjeggprydete bergense- ren.

Vi er i rute. En del uforutsette ting vil skje underveis. Jeg føler meg sikker på at når vi skriver 2. juli 1993, vil den nye riksvegen fra Hestnes til Kjøløya over Valsøya og fram til Stokke være klar til å ta imot trafikken, sier prosjektleder Oddbjørn Pladsen.

EIN RYDDIG GJENG FEKK MILJØPRISEN

– Asfaltverket i Geitvika er eit skuleeksempel på eit godt miljøtilpassa asfaltverk. Heile anleggsområdet er prega av ein rasjonell og miljøtilpassa framstillingsprosess. Området, som heilskap er svært pent og ryddig. Dere fortjener prisen.

Det sa vegsjef i Oslo og formann i Norsk Asfaltforening Per Helge Ulstad, da han like før jul kunne tildele asfaltverket i Geitvika Norsk Asfaltforening sin miljøpris 1991. Prisen består av ein stor diplom og 15 000 kroner til dei tilsette ved verket.

- Det er mykje takka vere bygdefolket og Austefjord Grentautval av asfaltverket framleis er i drift. Utan støtte frå bygdefolket då Statens Forurensingstilsyn nekta konsesjon i 1987, er det ikkje sikkert at vi kunne ha drive vidare, sa avdelingsingeniør Sverre Digernes under prisoverrekkinga. No fekk riktig nok ikkje Geitvika prisen åleine. Geitvika delte prisen med Asfaltverket Bondkall i Oslo. Føremålet med Miljøpris-konkurransen er å inspirere dei om lag 100 norske asfaltverka til å tenkje på miljø og forureining.

- Vi er sjølvsagt svært glade over å få denne miljøprisen, men det er no berre det at vi liker å ha det kjekt og ryddig rundt oss, takka Stig Grevsnes. På ein enkel måte retta han takk til Vegvesenet for at det blei stilt midlar til rådvelde for å gjennomføre ryddearbeidet rundt verket og på den måten auke trivselen og gjere miljøet betre.

- Litt pengar har det kosta, men det er lite i forhold til det vi tilsette har fått att i form av meir rasjonell og effektiv drift. Trivsel er viktig på arbeidsplassen. Ved eit asfalt-



Her er prisen. Den har dere fortjent. Vegsjef i Oslo og formann i Norsk Asfaltforening, Per Helge Ulstad (t.h), kunne like før jul dele ut prisen til Arnstein Ose (t.v.), Stig Grevsnes, Roar Liaskar, Lise Bjørkedal, Ove Ullaand, Sigurd Løfoll, Jarle Ervik og Helge Brautaset.

verk krev det kanskje ein ekstra innsats frå oss tilsette for å halde det reint og ryddig. I Geitvika har vi innarbeidd dette som naturlege rutinar, sa Grevsnes.

Fleire av dei som hadde ordet, kom inn på den gode kontakten verket har med grendautvalet og nærmiljøet elles.

Vegsjef E. Vollset takka dei tilsette for innsatsen, og sa seg svært nøgd med at prisen denne gongen gjekk til verket i Møre og Romsdal. Det vanka òg ros frå vertskommunen Volda. Både varaordfører Ove Lid og teknisk sjef Sigbjørn Hessen sa seg svært godt nøgde med at miljøprisen gjekk til Geitvika.



Asfaltverket i Geitvika er eit skuleeksempel på eit godt miljøtilpassa asfaltverk. (Foto: Victor Storsveen)

MARKEDSUNDERSØKELSE OG LYSPÆRER FOR MOPEDER

Norges Automobilforbund, avd. Indre Nordmøre, har gjennom en undersøkelse dokumentert at det kan være til dels meget vanskelig for mopedførere/eiere å skaffe til veie lyspærer for mopeder på Nordmøre.

Dette kan være en viktig årsak til at mopeder av og til påtreffes uten lys. Det sier seg selv at mopeder i mørke uten lys, representerer en alvorlig fare både for føreren og andre.

Biltilsynet i Møre og Romsdal har tatt denne saken opp med forhandlere og verksteder for mopeder og motorsykler. Vi har fått lovnad om at flere nå vil sørge for et godt lager med pærer til mopeder. Vi har dessuten informert Vegdirektoratet om denne undersøkelsen.

Til slutt vil vi gi NAF, avd. Indre Nordmøre, ros for denne meget omfattende og viktige undersøkelsen.

Arne Johnsen



22 blei heidra

Heile 21 tilsette kunne ved utgangen av 1991 sjå tilbake på 25 års innsats i Vegvesenet. Likevel kunne ingen måle seg med den tidlegare stasjonssjefen ved biltilsynsstasjonen i Kristiansund, Tore Hoëm. Då han takka av, var det etter 40 års arbeidsinnsats.

Medan Tore Hoëm fekk overrakt eit stort sølvfat, fekk dei andre jubilantane kvart sitt krystallfat.

Dei 21 andre som blei heidra for 25 år i Vegvesenet var:

Bjørn Welle, Biltilsynet Ålesund
Steinar Frisnes, Biltilsynet Ålesund
Jon Ringstad, T-1, Gurskøy vegstasjon
Magnar Skrede, T-4, Skodje vegstasjon
Jakob T. Øvstedal, T-4, Skodje vegstasjon
Leif G. Vold, T-6, Åndalsnes vegstasjon
Gabriel Støve, T-6, Åndalsnes vegstasjon
Levor Legernes, T-6, Åndalsnes vegstasjon
Ingrid Toven, T-8, Sunndalsøra vegstasjon
Olaus Winther, T-8, Sunndalsøra vegstasjon
Lars H. Gravem, T-8, Sunndalsøra vegstasjon
John Lillegård, T-9, Surnadal vegstasjon
Jakob Torvik, T-9, Surnadal vegstasjon
Finn Heggset, T-9, Surnadal vegstasjon
Sigmund Skjeggstad, anlegg
Arnfinn Hanestadhaugen, anlegg
Erling Vike, laboratoriet
Einar Strand, Vegsentralen
Erling Rødven, Vegkontoret
Leonhard Dahl, Vegkontoret
Svein Solbjørg, Vegkontoret



NY INNFARTSVEG TIL KRISTIANSUND

I tida 27. januar til 29. februar 1992 vart reguleringsplanen for ny riksveg på strekninga Fostervoldsgt.-Nordsundbrua lagt ut til offentlig ettersyn. Planen er utarbeidd av Kristiansund kommune og byggjer på vegplanar utarbeidd av Statens vegvesen.

Reguleringsplanen går frå Nordsundbrua, bak Nordlandet ungdomsskule, over Kråkhaugen og til Fostervoldsgate/Nordmørsveien. Total lengde blir 1200 meter. I tillegg kjem sideveggar i kryssområda.

Det skal også byggjast 2 bruer (viadukter) med lengde på 180 meter og 60 meter.

Vegen skal byggjast med ei total vegbreidde på 10 meter, der det er 2 kjørebanelar på 3,5 meter og med skulderbreidde på 1,5 meter. Ved 3 felt vert totalbreidda auka med 3,5 meter.

Under utarbeidinga av både vegplan og regule-

ringsplan har det vore eit nært og godt samarbeid mellom Statens vegvesen og Kristiansund kommune.

For å få presentert planen på ein skikkeleg måte har vi fått laga ein flott terrengmodell i målestokk 1:500. Modellen er suverent laga av vår eigen Odd Halvorsen og både han og modellen har fått mykje og fortjent ros.

Både TV-Romsdal og Nordmøre Lokal-TV har laga reportasjar om Halvorsen og modellen.

Ikkje berre har modellen vist seg å vere suveren under sjølve presentasjonen av planen, men også under planlegginga kom han til nytte.

Støysituasjonen vart m.a. lettare å vurdere.

Under utstillinga i Rådhuset i Kristiansund har publikum «kasta seg over» mo-

dellen. Det er tydeleg at ei slik tredimensjonal framstilling er mykje meir spennande og informativ enn fargelagde kart og anna tradisjonelt informasjonsmateriale.

Her har tydelegvis både Statens vegvesen og mange kommunar ein god og ikkje minst forståeleg måte å presentere planar på.

Atle Bell



Ingeniør Øyvind Silseth er ansvarlig for utstillinga.



Hvem skulle tro at dette bildet er modellen.

FØRST I LANDET

Fredag 21. februar tok biltilsynsstasjonen på Sunndalsøra i bruk landets første automatiske anlegg for måling og kontroll av avgasser. Anlegget er døgnåpent og gratis. «Gjør det selv»-tilbudet er så enkelt at de fleste bilførerne selv vil kunne gjennomføre kontrollen, sier stasjonssjef Magne Ommedal.

Biltilsynssjef Arne Johnsen forteller at bakgrunnen for at biltilsynet på Sunndalsøra har fått landets første automatiske miljøkontroll, var en henvendelse fra ansatte på stasjonen.

Den automatiske miljøkontrollen er et av flere tiltak som iverksettes for å redusere utslippene av farlige stoffer. Blyfri bensin, miljøavgift og katalysatorer i biler er andre tiltak, sier Johnsen.

Det var ordfører Jan Silseth i Sunndal kommune som foretok åpninga. Ordføreren ble også den første bilfører i landet som selv foretok avgasskontroll av sin bil. Fagfolkene fastslo måleresultatet til å være tilfredsstillende.

Stasjonssjef Magne Ommedal, som sammen med biltilsynssjef Arne Johnsen har gått i bresjen for å etablere miljøstasjon, sier han føler seg rimelig sikker på at «gjør det selv»-tilbudet, er det første av sitt slag langt utenfor Norges grenser. Kjell Knudsen hos utstyrsleverandøren Robert Bosch A/S er på langt nær uenig med Magne Ommedal.

Ideen er helt ny i miljøsammenheng. Vi kjenner ikke til at systemet er prøvd andre steder hvor vi har leveranser, sier Knudsen.

Tilbudet ved miljøstasjonen betyr at alle som ønsker det, kan få målt utslippet av forurensende gasser på sine kjøretøy uavhengig av om stasjonen er åpen eller ikke.

Bakgrunnen for tiltaket var miljøuka som stasjonen gjennomførte sommeren 1991. Bileiere oppsøkte kontrollplassene frivillig. I ettertid fikk vi så mange positive tilbakemeldinger fra bileiere, at vi bestemte oss for å etablere en døgnåpen automatisk miljøkontroll. Det er Statens vegvesen Møre og Romsdal og Vegdirektoratet som har finansiert prosjektet, forteller Magne Ommedal.

Anlegget er montert på veggen på utsiden av stasjonsbygningen. Det er enkelt å betjene. Bilføreren får en utskrift etter målingen. Den viser hvor stort innholdet av miljøfarlige gasser det er i eksosen. I tillegg til å få fastslått innholdet av karbonoksyd i avgassen, gir en slik måling en indikasjon på motorens driftstilstand.

Biltrafikken står for om lag 7% av de norske CO-utslippene. Det er i byer og tettsteder med mye biltrafikk at virkningene merkes mest. CO gir trøtthet og konsen-

trasjonsvansker. Høye konsentrasjoner kan øke risikoen for hjertekrampe. Ved riktig justering og godt vedlikehold av motoren, oppnås redusert CO-utslipp. I tillegg vil bilføreren oppnå bedre drivstofføkonomi og mange bensinkroner spart.

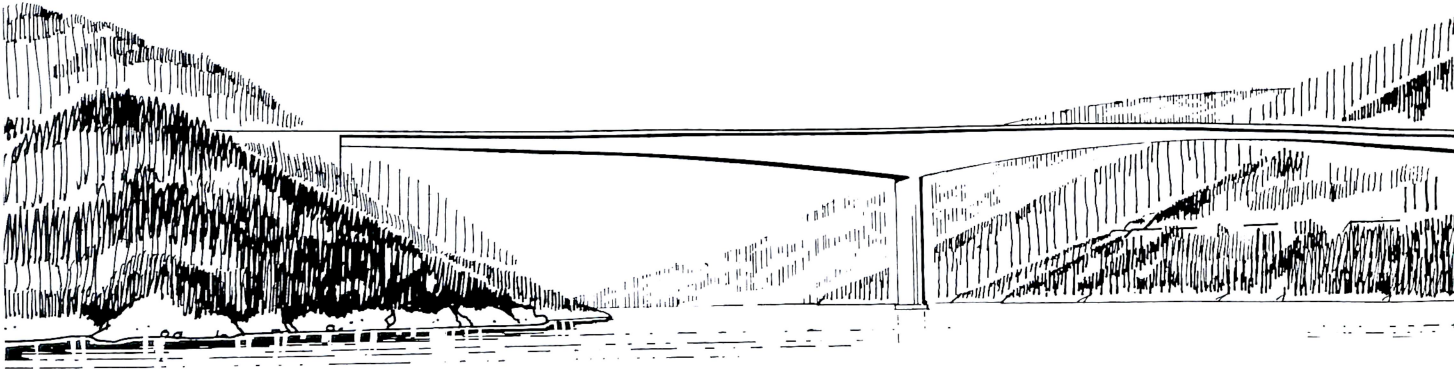
Dersom forsøket ved stasjonen på Sunndalsøra blir vellykket, vil tilbudet bli tatt i bruk ved de fire andre biltilsynsstasjonene i Møre og Romsdal.

I 1991 gjennomførte biltilsynet 5 000 avgasskontroller i Møre og Romsdal. Målet i 1992 er minimum 8 000. Dessuten vil de autoriserte bilverkstedene i fylket kontrollere et stort antall kjøretøy, forteller biltilsynssjef Arne Johnsen.



Ordfører Jan Silseth kontrollerte utslippet på egen bil åpningsdagen, under påsyn fra stasjonssjef Magne Ommedal (t.v.), Kjell Knudsen fra Robert Bosch Norge A/S, direktør Ingar Tenold i Vegdirektoratet og Lars Øye.

Aursundspro



Aursundprosjektet, er en veg- og bruforbindelse som vil inngå i riksveg 680 gjennom Aure kommune. Prosjektet vil knytte Ertvågøya til Aure fastland via Rottøya og Ruøya. Aursundprosjektet anses derfor å ha god mulighet til å komme med i investeringsprogrammet i NVVP for åra 1994-97. Forslag til slikt program er nå under arbeid. Dersom prosjektet kommer med i programmet regner vi med anleggsstart tidligst i 1995, året etter at Kristiansunds fastlandssamband skal ha sluttbevilgning fra staten. Med 3 års byggetid blir det da anleggsdrift i åra 1995-97.

På grunn av situasjonen på arbeidsmarkedet er det imidlertid stilt i utsikt økede bevilgninger til vegbygging i 1992 og 1993. I den anledning har Statens vegvesen Møre og Romsdal foreslått at Aursundprosjektet får 30 mill. kr til oppstarting i 1993. I så fall må prosjektet få ordinær bevilgning, eventuelt også arbeidstiltaksmidler, til

videre drift og fullføring i åra 1994-95.

Møre og Romsdal fylkeskommune har i møte den 13. desember 1991 bevilget 9 mill. kr til utbetaling i 1992. Ytterligere 14 mill. kr vil komme når det blir klart at Stortinget vil bevilge minimum 30 mill. kr til prosjektet i 1993.

Vi vet ennå ikke om vi får disse midlene i 1993. Sannsynligvis vil vi neppe vite dette sikkert før høsten 1992 når statsbudsjettet for 1993 blir fremlagt. Men vegkontoret legger nå opp planleggingsarbeidet med tanke på at anleggsarbeidet kan begynne i 1993.

Etter at hovedplanen ble godkjent er det forberedende planleggingsarbeid utført.

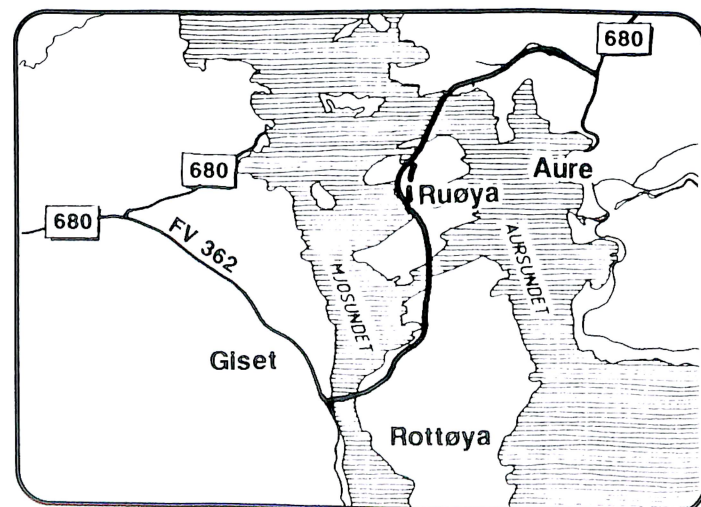
Selve stikningsarbeidet ble utført med stor dugnadsinnsats fra planavdelinga i oktober 1991. Det ble også utført loddinger (dybdemålinger) i Smalsundet og Aursundet. På Giset måtte nødvendig forlengelse av fylkesvegen mot Mjosundet

innmåles. Alt dette var svært arbeidskrevende først og fremst pga. nødvendig bruk av båt mellom øyene i tillegg til kupert og delvis bratt terreng.

Utførte målinger under markarbeidet er nå innlagt på data i et program som heter VIPS (Vegvesenets Interaktive Planleggings-System). Ut fra dette kan nødvendige data for detaljplan og senere byggeplan hentes ut når alle forutset-

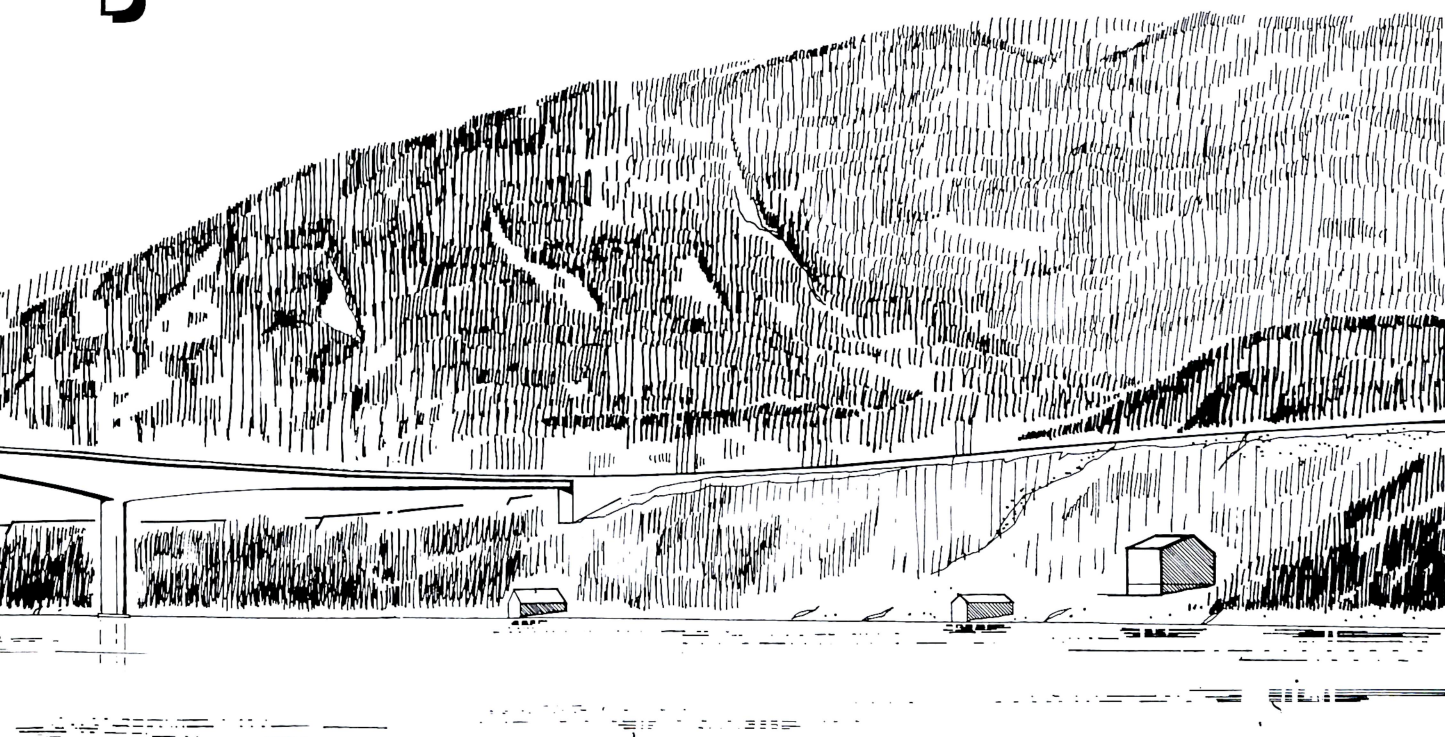
ninger for vegen og bruene faller på plass.

I begynnelsen av februar 1992 ble de supplerende seismiske undersøkelser for mulig tunnel mellom Julgeithaugen og Valen på Ruøya utført. De første undersøkelsene avdekte dårlig tunnelfjell i den påtenkte tunneltraséen. Ny justert linje gir håp om brukbart fjell, noe resultatene av ny seismikk trolig vil gi svar på. Årsaken til at forholdene for



Aursundprosjektet er første etappe for ferjefri riksveg 680 Tømmervåg-Aure.

sjektet



tunnel undersøkes er at grunnen i Valenområdet viser seg å være svært lite bæredyktig med 10-15 m tykt lag med bløt masse under grastorva. De bløte massene må i stor grad fjernes/fortreges slik at ikke vegen forsvinner i gjørma.

Generelt vurderer vi grunnundersøkelsene som er gjort for de planlagte vegene, som tilstrekkelige for detaljplanen. Prosjektering av bruene vil kreve ytterligere undersøkelser og målinger i forbindelse med fundamenteringen.

Detaljplanen ventes utlagt til offentlig ettersyn i august/september i år. Under planleggingen blir det lagt spesielt vekt på å informere publikum og samarbeide om gode løsninger med grunneierne. Dersom merkna-dene og uttalelsene ikke blir alt for negative, skulle det være gode muligheter for godkjent detaljplan i god tid før årets utgang.

Bru over Mjosundet41 mill. kr (-91)

- 355 meter
- 28 meter seilingshøyde i 40 meters bredde
- 3 spenn; hovedspenn 200 m
- fritt-ram-bygg i betong

Bru/fylling over Smalsundet 10 mill. kr

- 120 meter
- stålbelegbru
- fri seilingshøyde 8 meter i 10 meters bredde

Bru over Aursundet48 mill. kr

- 450 meter
- stålbelegbru eller betong (fritt-ram-bygg)
- 16 meter seilingshøyde i 40 meters bredde
- to hovedspenn på 150 meter hver

Tunneler på Ruøya8 mill. kr

- 2 stk. à 110 meter
- 42 m² tverrsnitt
- fri høyde 4,6 m

Veg Mjosundet, 300 meter

Veg Rottøya, 1 410 meter

Veg Ruøya, 1 080 meter.43 mill. kr

Veg Barlaupen-Kjelklia, 2 050 meter

Kryss Kjelklia, 100 meter

SUM 150 mill. kr (-91)

I tillegg kommer eiendomsserv, planlegging og sluttarbeider, til om lag 6 mill. kr. Kostnadsoverslaget er basert på nye grunnundersøkelser og erfaringer fra bygging av bruer i fylket de siste åra. Markedsprisene i 1991 kan ligge noe lavere.

«NON STOP» PÅ 13 TIMER

Et artig bilde å se, valsen var i bruk her i fylket helt fram til 1948. Våren 1947 fikk jeg i oppdrag å kjøre den. Det skulle legges asfalt i Kristiansund (den første etter krigen). Jeg kjørte valsen fra vegsentralen på Årø til Gjemnes ferjekai, en strekning på ca. 45 km. Jeg kjørte «non stop», bare avbrutt når jeg måtte «tre av på naturens vegne», og brukte 13 timer på turen.

Arbeidet med valsing av grus og pukk i forberedelsen og asfalt under legginga gikk fint, selv om dårlig vær forlenget arbeidet med flere uker.

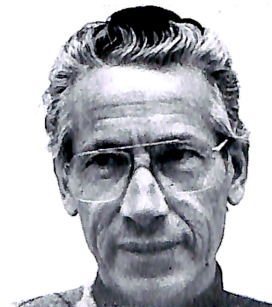
Tilbaketuren til Årø fra Gjemnes ferjekai (det var ferje fra Kristiansund via Bremsnes og Kvernes til Gjemnes den gangen) tok også 13 timer og det ble mørkt lenge før jeg kom fram. Den eneste lyskilde på valsen var en rødgldende eksospotte.

Det hører nesten med til historien at i 1948 ble valsen sendt til Kristiansund igjen, men nå på lastebil. Da valsen ble startet for bruk, glemte føreren å sette oljevekene på plass i smøreapparatet og dermed røk den motoren. (Føreren var ikke meg, jeg avtjente min verneplikt da.) Valsen endte nok sine dager hos skraphandlaren i 1949-50 tenker jeg.

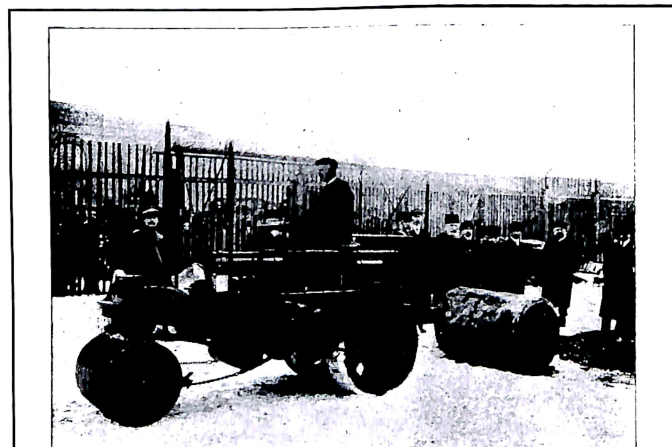
Hvis noen den gangen hadde vært forutseende nok så kunne vi her hatt et klenodium til vegmuséet på Hunderfossen. Nå blir det bare avisen og historien som blir tilbake.

Egil Bakke

Verneleder Egil Bakke minnes i dag med glede kjøreturen med vegvalsens.



Faksimile av saken som sto i avisa «Krig og Fred», torsdag 2. februar 1911.



Den første Motorveivalle, indkjøbt af Statens Deponien til Benytteleje i Nordsdals amt. — Det er nu blot 5 Aar, siden den første Maskine af denne Slags blev bygget, men den har allerede vundet et betydelig Gennemløb i arbeidet medveien til Udvikling særlig af Veie, hvor Automobiltrafik foregaar. Den eneste afslidde Maskine er kjøbt hos Skarbo and Puffins, Engeneers, Peterborough, England, gjennem deres Agenter i Kristiania S. K. Kundt & Co. A/S, og koster med et Sæt Transporthjul 8000 Kroner. Den er let at manøvrere, veier ca. 6 Qns og drives af en Petroleumsmotor paa 16 Hestekrafter. Maskinen kan ogsaa bruges til Stenpudning, hvor Maskinen lægges i godstid med en Stenstygge. Maskinen har ved Proven tilfredsstillende alle Kraa og vil sandsynligvis snart blive efterlignet af flere Igenkøbere. — Jot. Skarbo.

EIKSUNDSAMBANDET

Vegdirektoratet kunne ikkje godkjenne hovudplanen for Eiksundsambandet slik den var framstilt med 10% stigning.

Ut frå føresetnad om at døgntrafikken blir større enn 1500 bilar når bompengerperioden er slutt, er største tillate stigning for ein tofelts tunnel 7% og for ein 3-felts 8%. Lågaste punktet i tunnelen blir ca. 300 m under havoverflata.

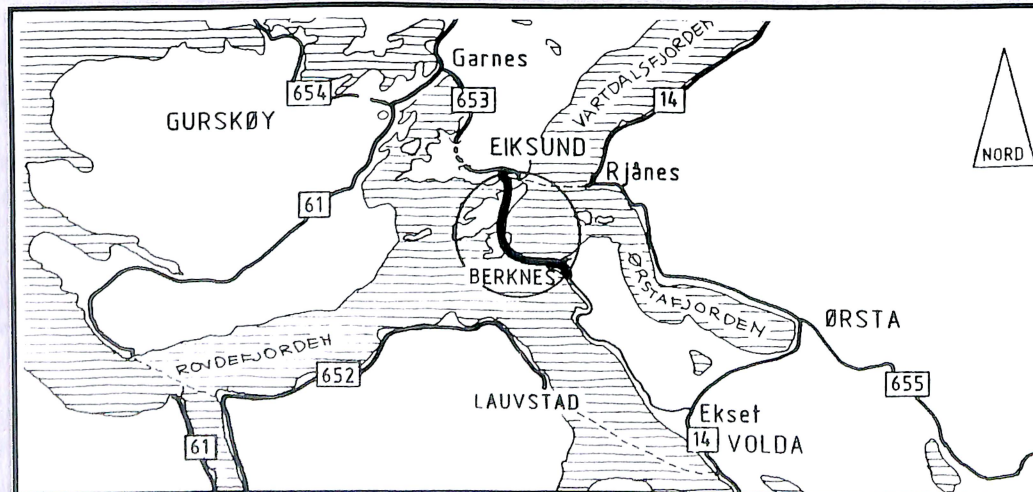
Med ein kilometerpris på 40 mill. kroner for 2-felts og 50 mill for 3-felts vil tunnelen åleine koste i storleiksorden:
2-felts (7%) 9000 m à kr 40 000,- = 360 mill. kr
3-felts (8%) 8000 m à kr 50 000,- = 400 mill. kr

Når tilførselsveggar og bru over Eiksundet kjem til, ligg prosjektkostnaden i området 420 til 460 mill. kr.

Ved ei bompengerordning kan trafikantane berre finansiere ein del av denne kostnaden.

Før det eventuelt kan bli plass til 300 mill. kr i riksvegbudsjettet må ferjene gå. Eiksund ferjekai er brukbar medan Rjånes må byggjast ny. Her ligg det til rette for ei innkorting på ca. 400 m, noko som kan føre til ei lågare takst-sone og kanskje ferjeavgang kvar 1/2-time. Det er verdt å prøve.

Anders S. Moen



GJEMNESSUNDBRUA - BYGGETRINN II

Byggetrinn 2 omfatter produksjon og montering av avstivningsbærere og montering av kabler. Arbeidet utføres av arbeidsfellesskapet AF Sterkoder-Linjebygg som er et samarbeide mellom bedriftene Sterkoder A/S, Kristiansund og A/S Linjebygg, Molde.



Arbeidsoppgavene har de to partene i arbeidsfellesskapet delt imellom seg slik at Sterkoder A/S har produksjon og montering av avstivningsbæreren mens A/S Linjebygg utfører montering, justering av bærekabler, hengestangsfester, hengestenger og svingningsdemper.

Stålkassen sveises sammen i seksjoner på Sterkodors anlegg på Averøy. Som underentreprenør på overflatebehandling både på stålkassen og kablene bruker hovedentreprenøren Grip Maling og Offshore A/S. Oppløfting og montering av stålkassen blir utført av det svenske firmaet Pindaros, mens Trondhjem Bukser AS fra Trondheim har transport av seksjonene fra Averøy og til brustedet med lekter og slepebåt. Heinsa Mek. Verksted AS har laget hengestangsfestene. Kristiansund Elektro AS utfører el. installasjon i brukassen.

Bærekablene og kabelen til hengestengene er levert av byggherren. Kablene er produsert av det franske firmaet Trefilunion. I alt er det 28 stk. bærekabler og 6 stk. stagkabler. Hver bærekabel har en vekt på 40 tonn og er rundt 1030 m lange. Alfred Andersen AS i Larvik har levert og støpt på kabelhoder på 100 stk. hengestenger.

Monteringen av bærekablene startet i juli 1991 etter at A/S Linjebygg først hadde montert catwalkene (en midlertidig gangbane mellom tårntoppene). Trekking av bærekablene gikk noe smått til å begynne med, men etter hvert som Linjebygg fikk taket på det greidde de å ta inn forsinkelsen som de fikk i oppstarten slik at alle kabler, hengestangsfester og 36 stk. hengestenger var montert før jul som planlagt. Maling av kablene kan først oppstartes når hele avstivningsbæreren er montert.

Avstivningsbæreren består av lukket stålkasse som er sveiset sammen i 19 stk. monteringsseksjoner, 3 stk. på 12 m og 16 stk. på 36 m som veier henholdsvis 50 og 150 tonn. Platene i stålkassen er forsterket med trapesprofiler i lengderetningen og skottplater på tvers for hver fjerde meter. Hver seksjon blir også ferdig overflatebehandlet (metallisert og malt) på Averøy. I tillegg blir også en del av rekkverket montert på.

Sammensveisingen av stålkassen startet i februar 1991 og ble ferdig i desember 1991.

Overflatebehandlingen har ligget 6 uker i etterkant av stålproduksjonen.

Montering av stålkassen starter med at den første seksjonen (12 m) monteres midt i hengespennet og så monteres 2 stk. seksjoner (36 m) vekselvis på hver side av den. Først når samtlige seksjoner er montert kan arbeidet med å sveise sammen seksjonene starte.

Stålkassene blir fraktet med lekter fra Averøy til brustedet. Lekteren blir posisjonert ved at den blir festet med vaier som går tvers over sundet, og holdes på plass sideveis med slepebåt. Oppløftingen foregår med en heisevogn plassert oppe på bærekablene. Heisevogna flyttes oppe på kabelen for hver ny seksjon som monteres. Gjernesundet er stengt for båttrafikk mens monteringen pågår.

Monteringen av stålkassen skulle starte medio januar 1992, men det ble forsinkelser på grunn av for mye vind. Først i tredje forsøk lyktes det å heise på plass den første seksjonen. Største tillatte midlere vindstyrke er satt til 10 m/s. Med

større vindstyrke er det problemer med å holde lekteren i posisjon, og opphold på catwalk er heller ikke tilrådelig. I tillegg til mye ruskevær i hele januar måned har det også vært problemer med løfteutstyret som har ført til ytterligere forsinkelser. Det er montert to seksjoner og den tredje ble montert 10. februar, monteringen er da tre uker etter planen.

Entreprenøren satser hardt på å ta inn forsinkelsen og vil kjøre med utvidet arbeidstid og arbeid i helgene for å ta inn att forsinkelsen når været tillater det. Entreprenøren satser også på å kutte ned tiden på sammensveising av seksjonene ved å drive på skift slik at hele kassen er sammensveiset innen utgangen av april måned som tidligere planlagt.

En forutsetning er imidlertid at monteringen ikke blir noe mer forsinket pga. værhindringer. I motsatt tilfelle vil en ytterligere forsinkelse med montering kunne føre til at entreprenøren får problemer med ferdigstillelse av brua til 7. august.

Einar Kåre Hovland

Miljøprioritert gjennomkjøring (MPG):

HANDLER OM Å TENKE NYTT

Vegvesenet satser på miljøtiltak i langt større grad enn før. Dette har blant annet ført til igangsetting av 5 prøveprosjekt med miljøprioritert gjennomkjøring, eller miljøgater som det også kalles. De fem stedene er Os, Rakkestad, Stryn, Hokksund og Batnfjordsøra.

I selve begrepet *miljøprioritert gjennomkjøring* ligger at *miljø* skal tillegges stor vekt. Gata skal bli et trygt og trivelig sted å være, med plasser og rom der folk kan møtes. Miljøbegrepet spiller altså først og fremst opp mot dem som oppholder seg i/langs gata, men pene omgivelser gir også positive opplevelser for den som ferdes i bil i moderat fart. Selv om den motoriserte trafikken underlegges visse restriksjoner mhp. fart og disponibelt trafikkareal, er det viktig å huske at *gjennomkjøring* også er en del av begrepet. Trafikken skal altså reguleres, men ikke «kveles».



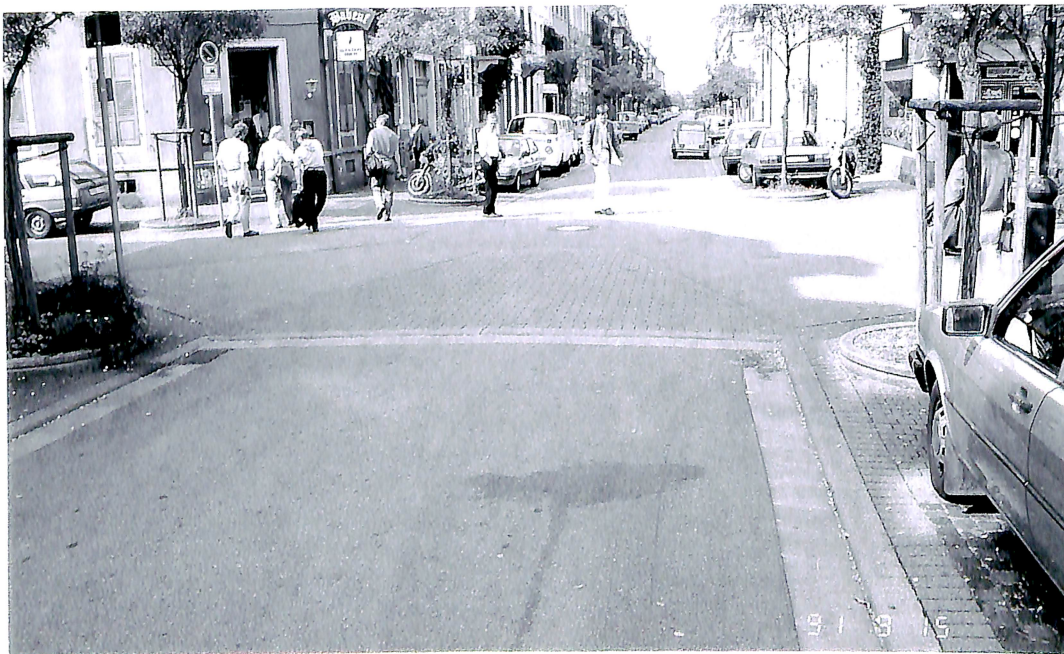
Midtdeler i forbindelse med gangfelt. Fartsdemper for personbiler foran gangfeltet. Busstoppet er i kjørebanelen. Bussen stopper all trafikk ved på-/avstiging. ÅDT i gata er ca. 15 000.

Historikk

Det har vært prøvd ulike metoder for å løse konflikten mellom de ulike trafikkategoriene i byene og tettstedene de siste 30

årene. I 60-årene var politikken å «bygge bort» problemene. Da det ble klart at dette ikke nyttet, gikk man i 70-årene over til å «skilte bort» problemene. Ved inn-

gangen til 80-årene oppdaget man at skilting alene ikke var tilstrekkelig for å få tilfredsstillende forhold på eksisterende veier. 80-årenes mulighet ble altså å «humpe bort» problemene. Det var på denne tiden «strategi C» ble lansert. Dette var de første spede forsøk på det som senere er blitt kalt miljøprioritert gjennomkjøring, eller miljøgate. Det ble bare gjennomført noen få prosjekter, blant annet i Ulsteinvik og i Ålesund. På tross av de gode intensjonene, ble ikke dette noe gjennombrudd for denne måten å løse problemene på. Tiden var sannsynligvis ikke moden enda. Det ble heller ikke lagt nok kvalitet i gjennomføringen, slik at gatene fort fikk et forfallent preg. Disse første prosjektene ga oss imidlertid mange nyttige erfaringer. 90-årenes strategi, «designe bort», bygger på



Høyregulert X-kryss utformet som litt hevet 8-kantet plass.

en ny generasjon av MPG-prosjektene. Vi har innsett at det må satses på kvalitet i alle ledd fra planlegging til bygging, og at en sikrer seg at nødvendig vedlikehold vil bli utført.

Planlegging

Miljøgater krever langt mer omfattende planlegging enn vi er vant til fra andre vegprosjekter. Dette gjelder bl.a. detaljeringsgraden, og graden av medvirkning fra de som blir berørt av tiltakene. Grunnen til at medvirkning og informasjon er så viktig, er at tiltakene medfører omfattende endringer i folks miljø, og krever endret adferd i trafikken. Det er derfor avgjørende at tiltakene blir forstått og akseptert. Planlegging av miljøgater krever også en større grad av omtanke for stedets særpreg enn vi er vant til. Gjennom en stedsanalyse prøver planleggerne å analysere stedets historie og egenart for å finne elementer å bygge på når tiltakene planlegges.

Planlegging av miljøgater krever altså at vi hever blikket ut over det egentlige vegarealet, for at vegen med omliggende bygninger, rom og plasser skal utgjøre en tiltalende helhet. I dette arbeidet er arkitekter og landskapsarkitekter nødvendige samarbeidspartnere.

Bygging og vedlikehold

Bygging av miljøgater omfatter arbeidsoperasjoner som langt på veg er borte fra moderne vegbygging. Utstrakt bruk av belegningsstein krever mye håndarbeid. Miljøgater er derfor arbeidsintensive, og burde være interessante også ut fra et sysselsettingssynspunkt.

Siden miljøgater omfatter mer enn selve vegen, og som regel har et stort innslag

av grønt, kan sommervedlikeholdet bli både mer omfattende enn vi er vant til, og med større grad av håndarbeid. Tilsvarende kan vintervedlikeholdet av ei miljøgate kreve større innsats enn ei vanlig gate, avhengig av hvilke virkemidler som velges. Dette valget vil som nevnt variere fra sted til sted.

En av de viktigste erfaringene vi har fått fra de første spede forsøkene på MPG, er at det må tas hensyn til vedlikeholdet allerede tidlig i planleggingsfasen. Videre må det før gata opparbeides være avklart gjennom avtaler hvem som har ansvar for hva (vegvesen, kommune, private). Dårlig utførte og vedlikeholdte miljøgater vil gi gater som ikke fungerer etter intensjonene, bringe MPG som reguleringsform i miskreditt, og dermed gå ut over Vegvesenets renomme på miljøsektoren.

Det viktigste i tiden framover vil bli å samarbeide!

*Alf Idar Småge
Trude Holter*

Virkemidler

Det viktigste når en skal planlegge ei miljøgate, er at en er kritisk ved valg av virkemidler. Tiltak som velges må brukes med forsiktighet, og tilpasses stedets egenart.

De vanligste virkemidlene ved etablering av miljøgater er:

- *sideforskyvninger*
- *innsnevring*
- *midtdelere/øyer*
- *humper*
- *forhøyninger/nivåforskjeller*
- *rumlefelt*
- *avvikende belegg (farger, materialvalg)*
- *rundkjøringer («falske» eller ekte)*
- *beplantning (trær, busker, blomster)*
- *belysning*
- *møblering*
- *skulpturer/kunst*
- *portaler*
- *optiske virkemidler*
- *skilting*



Innsnevring med vekslende sidehindre virker utvilsomt fartsdempende, men ødelegger gaterommet og gir et rotete inntrykk.

Lederopplæring i biltilsynet



*Kjell Dahle, Molde (t.v.),
Bjørn Welle, Ålesund og
Harald Heggstad, Ørsta,
i en hyggelig samtale.*

Stasjonssjefer/seksjonsledere i biltilsynet har i de senere år vært et noe forsømt ledd med hensyn til lederopplæring i Vegvesenet.

Den desentraliserte organiseringen av biltilsynets virksomhet vil dog tilsi nødvendigheten av en sterk ledelsesfunksjon ved stasjonene.

Innføring av mål- og resultatstyring i etaten vil ytterligere bidra til å understreke

behovet for ivaretagelse av ledelsesfunksjonen ved stasjonene. En svak ledelsesfunksjon vil lett kunne bidra til en manglende realisering av intensjonene med mål-/resultatstyring.

I lys av ovennevnte ble det i 1990 nedsatt en regional arbeidsgruppe innen biltilsynet i Midt-Norge for bl.a. å utrede et opplegg innen lederopplæring for stasjonssjefer/seksjonsledere.

Gruppens arbeid resul-

terte i en skisse over et sektorsert lederopplæringsprogram.

Med bakgrunn i ovennevnte skisse ble det høsten 1991, nærmere bestemt i perioden 16.-18. oktober, gjennomført en første samling i lederopplæringsprogrammet. Andre samling ble gjennomført i Ålesund i perioden 5.-7. februar 1992.

Et sentralt aspekt i opplæringsprogrammet er utvik-

ling/bevisstgjøring av en felles «plattform» for det lederskap som skal utøves innen biltilsynet på fylkesplan.

Den praktiske gjennomføringen av opplegget skjer ved hjelp av eksterne konsulenter - Vilbjørn Lyche-Nordli - fra Statskonsult.

Vi kan også nevne at vi har søkt Vegdirektoratet om økonomisk støtte til gjennomføring av en tredje samling.

Arne Sæther

Drifts- konfe- ranse 8.-9. april 1992

Programkomitéen for driftskonferansen i Møre og Romsdal har bestemt at konferansen i år skal leggjast til Rica Hotel, Kristiansund, 8.-9. april 1992.

I motsetning til tidligere år har programkomitéen i år valgt å konsentrere konferansen om eit hovudtema - MILJØ.

Det er lagt opp til fellessamling første dag, der representanter både frå Vegdirektoratet og etaten lokalt vil ta opp ulike sider ved miljøaspektet.

Det er vidare lagt opp til befarung på KRIFAST-anlegget første dag.

Andre dag av konferansen vil det i tillegg til eit par fellessamlingar, bli avdelingsvise temabolkar, der anlegg og vedlikehald blir delt. Vi vonar med dette at alle skal få maksimalt utbytte av konferansen.

Innbyding med endeleg program vil bli sendt ut med det første. Velkommen til konferansen, og til Kristiansund!

*For programkomitéen
Berit Brendskag Lied*

Førerprøver - på data

Ved Biltilsynet Ålesund ønsker vi å få igang en prøveordning med å benytte datamaskiner ved de praktiske førerprøvene for klasse B. Våren 1991 innførte biltilsynet over hele landet det vi kaller systematiserte praktiske førerprøver. Kort fortalt går dette ut på at prøvene kjøres etter faste ruter og at elevenes prestasjoner evalueres etter bestemte kriterier.

For å gjennomføre dette blir det for hver elev utfyllt et evalueringsskjema. Dette er et standardisert formular og i vårt fylke blir dette utskrevet på en printer fra vår lokale database. Utskriftsrapporten til dette er utarbeidet ved Biltilsynet Ålesund i samarbeid med Vegdirektoratet.

Kjørerutene er tegnet på forhånd og er innlagt i spesielle foldere etter et visst system. Evalueringsskjemaet plasseres i samme folder og evalueringen skjer ved tallkarakterer fra 1-3, disse noteres på skjemaet etter hvert som det kjøres gjennom ruten. Ved prøvens slutt summeres tallene og etter visse kriterier kommer man frem til resultatet.

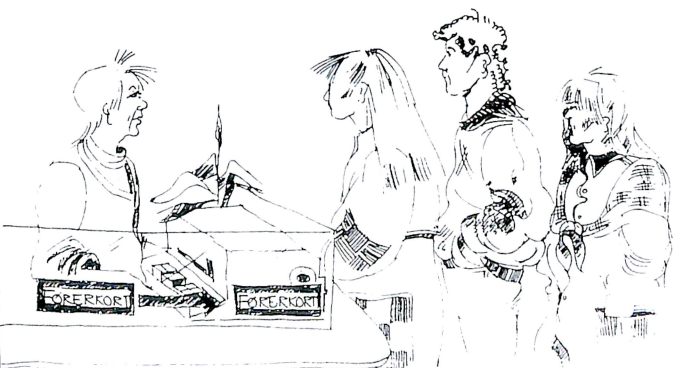
Ved Biltilsynet Sør-Trøndelag er det utviklet dataprogram som håndterer den prosessen som foregår i skolevogna.

Hver sensor trenger da en liten bærbar PC hvor kjørerutene er innlagt på forhånd.

For hver dag laster man inn nødvendige opplysninger om eleven som skal opp til prøve denne dagen. Det blir da unødvendig å skrive ut evalueringsskjema for eleven. Under prøven følger man den valgte rute som trinn for trinn vil bli vist på skjermen. Karakterene fra 1 til 3 og enkelte forhåndsinnlagte kommentarer kan anmerkes etter hvert. Etter fullført prøve vil maskinen summere det hele og sensor legger inn bestått eller ikke bestått. Ved hjelp av en liten printer kan man kjøre ut en evalueringsseddel til eleven. Når dagens prøver er avviklet koples den bærbare maskinen til en vanlig PC og resultatene fra prøvene overføres til databasen. Med dette vil vi oppnå bedre statistikkmateriale enn i dag, og spare en del arbeidsoperasjoner. For å komme igang med prøveordning trenger vi en del utstyr, og det vil bli søkt Vegdirektoratet om økonomisk støtte. Vi håper på positiv reaksjon i direktoratet og håper å komme igang til våren.

Dersom dette lykkes vil vi senere på året komme tilbake og fortelle om våre erfaringer.

Palmar Hurlen



Prioriterte utekontrollen

Utekontroll har vært prioritert i 1991 - særlig av tunge kjøretøy. Totalt er det kontrollert 21 300 kjøretøy ved utekontroller i 1991 - 17 900 i 1990. Dessuten har det vært gjennomført 5000 avgasskontroller.

Antall avgasskontroller vil øke til minst 8000 i 1992. Dessuten vil biltilsynet prioritere kontroll av tunge kjøretøy, lette motorsykler og mopeder. Biltilsynet, brukskontrollen, har gjennomført vel 9350 vektkontroller i 1991 - 9200 i 1990. Antall gebyr er omtrent det samme som tidligere år, men gjennomsnittsgebyrene har gått ned fra kr 5000,- til kr 3500,-. Bare 1,3 % av de kontrollerte bilene hadde overlast.

Antall kontroller med kjøre- og hviletidsbestemmelsene har økt fra 800 til 1100. Det ble registrert 233 overtredelser. 36 så alvorlige at det førte til anmeldelser.

Kontroll av nevnte bestemmelser, transport av farlig gods og sikring av last, vil bli prioritert i 1992.

Antall førerprøver på knapt 6500 er som året før, mens det er nedgang i registrering av biler og fornyelse av førerkort.

Første «ADR-sjåførar» i fylket

Sju yrkessjåførar frå Møre og Romsdal fekk i februar kompetansebevis ADR for transport av farleg gods. Det kunne dei gjere etter å ha gått gjennom obligatorisk undervisning og opplæring, og etter å ha klart den teoretiske prøva.

Biltilsynsstasjonen i Molde var den første av dei fem stasjonane i fylket som avvikla den første prøva. Kompetansebeviset gjeld for fem år, og dei sju sjåførane er dermed dei første frå si yrkesgruppe i Møre og Romsdal som no har slikt kompetansebevis.

Sensor Jostein Engen ved Biltilsynet Molde, seier

at i eit samfunn vil krav til nye forordningar og forskrifter verte reiste med jamne mellomrom. - Ei slik forskrift er «Forskrift om landtransport av farleg gods» som tok til å gjelde frå 1. januar 1990, fortel Engen. Han legg til at forskriftane vil ha til følge at all transport skal gå føre seg i samsvar med den internasjonale avtalen om ADR.

- Eit ledd i avtalen er at førar skal ha gjennomgått godkjent opplæring og ha stått til den teoretiske prøva, og at undervisningsopplegget skal vere godkjent etter den såkalla normalplana. Før kandidatane møter til eksamen ved biltilsynet, skal dei ha gjennomført førehandsopplæring i regi av Norges Lastebileierforbund.

Kandidaten skal ha gått gjennom brannslukkingsteori og delteke i brannøving. Den teoretiske prøva, som kandidaten må bestå, inneheld 20 spørsmål. Av desse må 11 vere heilt rett, fortel Jostein Engen.

Jostein Engen seier til slutt at det frå 1. januar i år, med nasjonalt unntak til 1. juli, vart stilt strengare krav til transport av sprengstoff.

- Det er rekna med at krava i tida framover vil verte utvida, slik at det frå 1995 vil gjelde for all transport av farleg gods, seier Engen.



Kandidater og sensor samla etter prøven. Frå venstre Terje Skjeggstad, Jan Kåre Oterhals, Håkon Jensen, Ragnvald Hermansen, Kåre Olav Monstad, Svein Ulvestad, Tormod Brun, Peder Stavik og sensor Jostein Engen.

11 800 METER KABEL

Innen dataverden går utviklingen raskt. Nye teknologiske framsteg har ført til at sprednettet for dataoverføring, installert i forbindelse med ombyggingen av vegkontoret i 1985, ikke lenger holder mål når etaten snart skal ta i bruk mere moderne datautstyr. I løpet av januar har TBK derfor vært i sving med å strekke nye kabler som har større kapasitet og høyere overføringshastighet til samtlige arbeidsplasser. I alt er ca. 11 800 meter kabel gått med.

EDB-ansvarlig Harald Oterhals forteller at TBK sine folk har strukket 11 800 meter kabel.



VALSØYFJORD- PROSJEKTET

Hestnes-Kjøløya-Valsøya-Stokke



Det er snart 50 år siden forslaget om veg- og brusamband over Valsøya ble lansert første gang. Det var Statens vegvesen, som i forbindelse med arbeidet med stamveg mellom Molde og Trondheim, foreslo innkorting av riksveg 71 i Halså kommune.

Under arbeidet med reguleringa av kommunegrensene på 60-tallet og overføring av Innlandet krets fra Aure til Halså, ble vegprosjektet tatt opp på nytt.

I 1971 fulgte fylkestinget i Møre og Romsdal opp Vegvesenets forslag, og gikk inn for at stamvegen mellom Molde - Kristiansund - Trondheim skulle gå gjennom Halså med innkorting av riksveg 71 med veg- og bruforbindelse over Valsøya.

Hovedplanen for Valsøyfjordprosjektet ble lagt fram i 1977. I 1984 ble første byggetrinn til Valsøya godkjent etter en indre linje fra Hestnes. Fylkesvegen fra Hestnes over Kjøløya til Valsøya ble offisielt åpnet 24. oktober 1986. Vegåpninga ga fastlandsforbindelse for de 12 fastboende på Valsøya.

Andre etappe på arbeidet med veg- og bruforbindelsen over Valsøya startet i juli 1991.

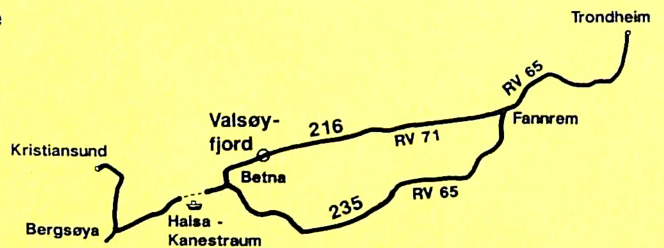


Statens vegvesen
Møre og Romsdal

Åpnes 2. juli 1993

BETYDNINGEN

- Unngår rasfarlig strekning mellom Fjærli og Valsøybotn
- Legger riksveg 71 utenom fire tunneler med for lav høyde
- Fører til at strekningen fra bomstasjonen på KRIFAST (Bergsøya) over Betna og Kyrkseterøra til Trondheim kortes inn med 14 kilometer og blir 19 km kortere enn om en kjører riksveg 65 over Surnadal og Rindal
- Korter inn skolevegen til Enge med 14 kilometer
- Knytter Innlandet skolekrets til de to kommunesentrene
- Kortere veg til butikk, bank, lege og offentlige etater
- Er energibesparende
- Bedrer kontakten mellom utkantene og sentrumsområdene i Halsa kommune
- Leder gjennomgangstrafikken utenom tettstedene og randbebyggelsen rundt Valsøyfjorden

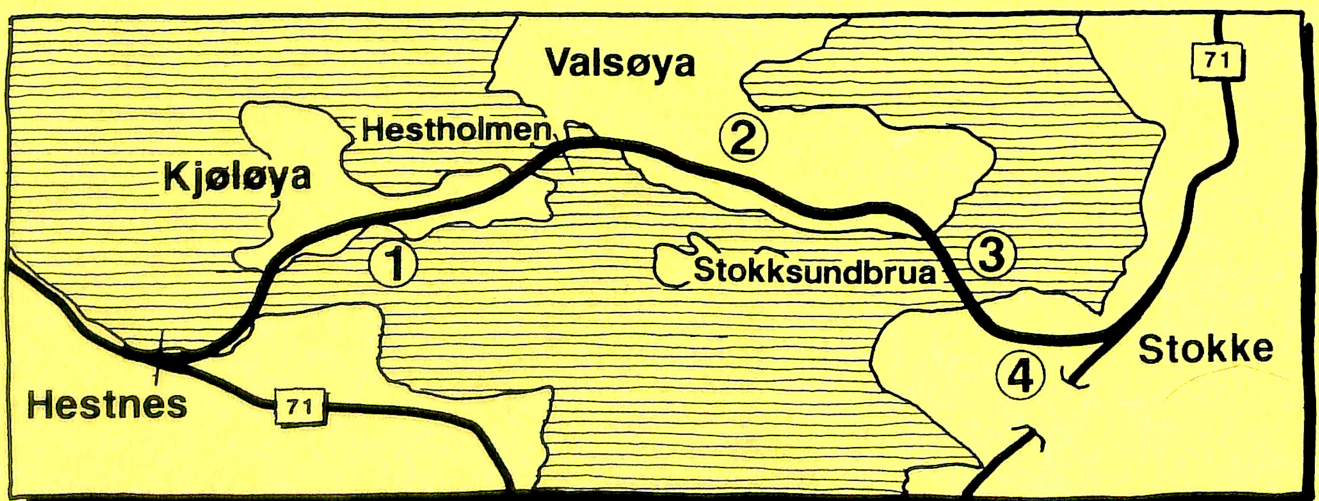


ANLEGGSDRIFTA

I framdriftsplanen er det tatt sikte på at veg- og brusambandet over Valsøya kan åpnes for trafikk 2. juli 1993.

Prosjektet er inndelt i 4 arbeidsavsnitt:

1. Hestnes - Hestholmen	1 750 m
2. Hestholmen - Stokksundet	1 170 m
3. Stokksundbrua	380 m
4. Stokksundet - Stokke	650 m



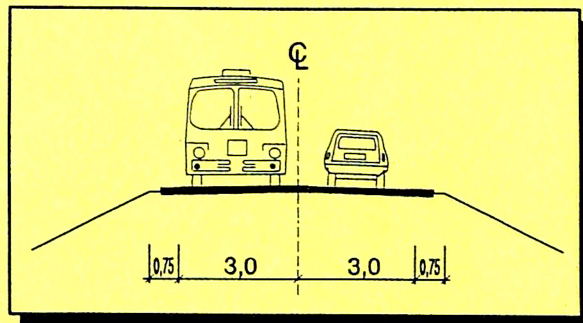
Valsøyfjordprosjektet fra Hestnes over Kjøløya og Valsøya til Stokke er på 4,0 kilometer. Av dette gjelder 1 200 meter utbedring av eksisterende fylkesveg, hvor blant annet Hestnessundbrua og Valsøysundbrua utvides fra ett til to kjørefelt.

Arbeidet på vegprosjektet start 1. juli 1991 med utdyping av seilløpet under Stokksundbrua. Vegbyggingen begynte med skogsrydding 20. september. De første spadetak på vegen over Lerviklandet ble tatt 1. oktober 1991. Over 100 000 kubikkmeter fjellmasse og 40 000 kubikkmeter jord og leire må flyttes. Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt mobile knuseverk, "Knusaren", skal produsere all nødvendig vegmasse. Produksjonsstedet blir ved Hestholmen. Asfalt legges i juni 1993 på hele anleggsparsellen.

VEGSTANDARDEN

Vegen er planlagt som avkjørselsregulert hovedveg med total vegbredde 7,5 m, 6 m kjørebane og 0,75 m skulder på hver side. I tillegg kommer breddeutvidelse i kurver og for rekkverksrom der det er nødvendig.

Stokksundbrua bygges med ensidig gangbane på 2 m, og eksisterende bruer utvides med fortau.

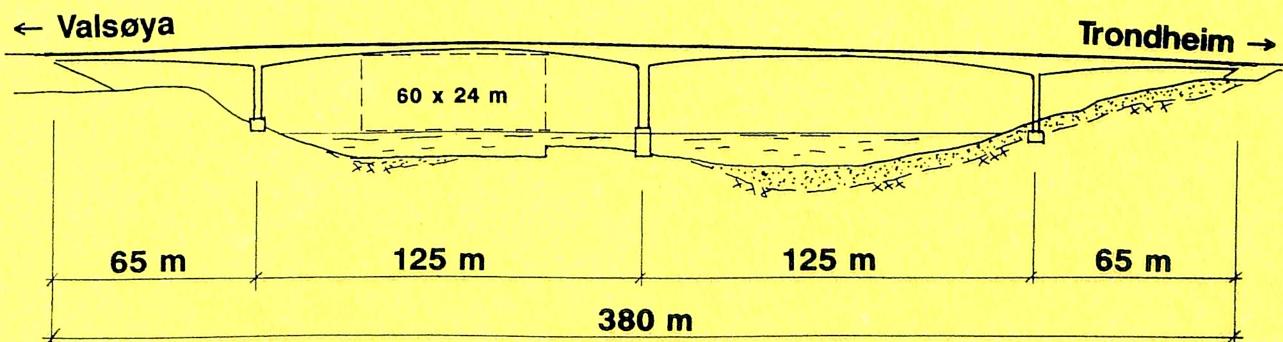


Vegen er dimensjonert for 10 tonns helårsbæreevne. Dimensjonerende fart er 75 km/t.

VEGLINJA

Eksisterende riksveg 71 rundt Valsøyfjord vil bli knyttet til ny riksveg i T-kryss ved Hestnes og ved Stokke. Den nye vegen går i naturskjønne omgivelser. Over Valsøya vil vegen ligge i bakkant av dyrka mark, men andre deler av vegen blir liggende delvis i høy tosidig fjellskjæring gjennom skogsterreng. Fram til brufestet vil vegen bli liggende på fylling med opptil 12 meters høyde. På Stokkesida ligger brufestet nært inn mot eksisterende terreng. Her går veglinja over dyrka mark.

STOKKSUNDBRUA



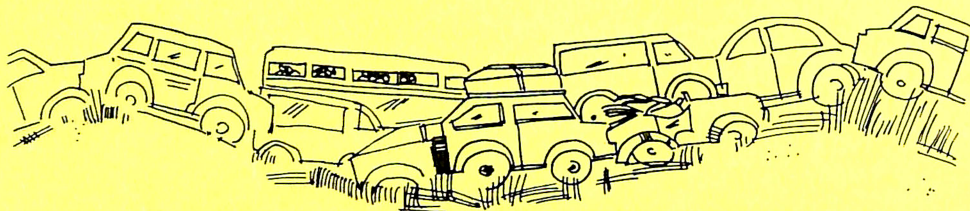
Stokksundbrua bygges som frittframbygg bru i betong. Brua blir 380 m lang. Seilingshøyden blir 24 meter og seilingsbredden 60 meter. Seilløpet er utdypet til 6 meter på lavvann. Det er utsprengt 10 000 kubikkmeter fjell og utgravd 15 000 kubikkmeter leire.

Brua fundamenteres direkte på fjell. Den vil få en total bredde på 9,64 meter, med 6,0 meter kjørebane og 2,0 meter ensidig gangbane.

Arbeidet startet 7. januar 1992. Stokksundbrua skal være ferdig i juni 1993 og vil koste 37 millioner 1991-kroner.

TRAFIKKTALLENE

Trafikkmengden blir regnet som gjennomsnitt antall kjøretøyer pr. døgn over året - årsdøgntrafikk/ÅDT.



For 1989 foreligger følgende trafikk tall:

Riksveg 71 Liabø - Valsøybotn	450 kj.t
Riksveg 71 Valsøybotn - Sør-Trøndelag grense	300 kj.t

Det er ventet at riksveg 71 vil få overført en større del av trafikken mellom Møre og Romsdal og Trøndelagsfylkene etter at Valsøyfjordprosjektet og KRIFAST er åpnet. Men selv med betydelige utbedringsarbeider på riksveg 71, ventes ikke framtidig trafikkmengde å bli mer enn maks 1 000 ÅDT.

KOSTNADENE

Kostnadene for hvert arbeidsavsnitt er beregnet til:

1. Hestnes - Hestholmen	8,6 mill. kr
2. Hestholmen - Stokksundet	9,2 mill. kr
3. Stokksundbrua (inkl. mudring)	40,6 mill. kr
4. Stokksundet - Stokke	6,6 mill. kr
Sum 1991-kroner	65,0 mill. kr



Prosjektet er ikke bompengefinansiert.

Byggherre:	Statens vegvesen Møre og Romsdal Fylkeshuset 6400 MOLDE Tlf. (072) 58 000
Prosjektledelse:	Prosjektleder Oddbjørn Pladsen Oppsynsmann veg, Ole Reiten Kontrollingeniør Stokksundbrua, Jon Hasselø
Entreprenør:	Så langt er: Eeg-Henriksen Anlegg A/S engasjert til bygging av Stokksundbrua, Ivar Sjøholm Maskinstasjon til planering av veger på Valsøya og Vest Undervannsteknikk A/S er engasjert til mudring ved Stokksundbrua
Antall ansatte:	Største bemanning vil være på omlag 50 personer
Anleggskontor:	På Leirviklandet, Stokke Tlf. (073) 35 463 Telefax (073) 35 464



Statens vegvesen
Møre og Romsdal

februar 1992

Orkan- døgnet (sidene 23-26)



Frå Grytestranda

(Foto: Gudrun Longva, Haramsnytt)

Ublide vergudar kosta oss 37 millionar kroner

Først kom stormen. Så kom flaumen. Dei første dagane i årets første måned påførte vegnettet i fylket og maskiner og bygningar skadar for nesten 37 millionar kroner.

Uveret som herja på Nord-vestlandet 1. nyårsdag og flaumen som feide over oss 10 dagar seinare, vert sagt å ha vore det verste uveret i manns minne. Vergudane var så visst ikkje på vår side, då dei tok laust. Alt som var i orkanens veg, vart nærast knust til pinneved. Flaumen seinare påførte og vegnettet relativt store skadar.

Orkanen 1. nyårsdag herja verst med viktige vegsamband som Grytastranda på fylkesveg 146, Voksa-Sandøy på fylkesveg 6, riksveg 67 Atlanterhavsvegen og Kulisvaet riksveg 669 Edøy-Smøla. Fleire av dei store innfartsvegane fekk skadar. Utvasking av veg-

bane og plastring, rotvelt og tre som velta og stengde vegane, knuste campingvognar og bilar som lå under velta tre, ferjekaier som vart knuste av vind og kjempelølger, brystvern som vart undergravd på korte og lengre strekningar var hovudskadane på vegnettet i Møre og Romsdal.

Den største enkeltskade fekk Bøfjordbrua. Brua vart pårent av ei frakteskute som sleit seg i orkanbygene. Samanstøtet var så kraftig, at om lag halve brua forsvant i sjøen. Ferjekaiene på Aursnes og Halså fekk skadar for fleire millionar kroner.

I første omgang trudde ingen at skadane på vegnettet var store. Etter kvart som veret la seg og vi fekk sett nærare på vegnettet, syntet det seg at skadane etter orkanen var langt større enn vi først trudde, fortel vegmeister Kolbjørn Engen ved Molde vegstasjon.

Overingeniør Roald Småge ved vegkontoret hadde beredskapsvakt då uveret herja. Han fortel at den viktigaste oppgåva han hadde var å ta imot informasjon utanfrå og formidle beskjedane vidare til media.

Det var vanskeleg å få tilfredsstillande kommunikasjon, men eg trur likevel pub-

likum fekk god nok informasjon om stoda på vegnettet, seier Småge.

Både Roald Småge og vegmeistrane seier seg vel nøgd med at vegbrukarane og publikum var flinke til å melde frå om rotvelt og andre skadar som førte til at vegane ikkje var farbare.

Vegsjef Eivind Vollset berømmer innsatsen til Vegvesenet sine tilsatte. Alle gjorde kva dei kunne for at vegane skulle verte kjørbare så raskt som mogleg. Men utan god hjelp frå dei gardbrukarane, som stilte opp med traktorane sine, ville nok oppryddingsarbeidet tatt noko lengre tid.

Omfattande skadar

Skadane på vegnettet etter orkanen 1. januar og flaumen 10. og 11. januar, var meir omfattande enn kva ein først trudde. Medan orkanen herja over heile fylket, var det vegnettet i vedlikehaldsomsråde til vegstasjonane på Gurskøy og Ørsta som fekk dei største flaumskadane. Skadane fordeler seg slik:

ORKANSKADAR:

På riksvegane	13,31	mill. kr
På fylkesvegane	19,26	« «
På bygningane	1,30	« «
På maskiner og brakker	1,20	« «
Sum	<u>34,07</u>	mill. kr

FLAUMSKADAR:

På riksvegane	0,705	mill. kr
På fylkesvegane	1,010	« «
Sum	<u>1,715</u>	mill. kr

DEI STØRSTE

ENKELTSKADANE:

Ny Bøfjord bru	11,00	mill. kr
Grytastranda	3,30	mill. kr
Halså ferjekai	2,50	mill. kr
Atlanterhavsvegen	1,20	mill. kr
Aursnes ferjekai	1,00	mill. kr
Kulisvaet (Edøy-Smøla)	0,80	mill. kr
Voksa-Sandsøy	0,55	mill. kr

Berga livet på do

Bomvakt på Atlanterhavsvegen John Arne Selnak berga livet på do, då orkanen feide inn over land på årets første dag. Han var bare en av dei mange som fekk orkanen tett inn på livet.

I eit inferno av sjøsprøyt, stein, grus og buldrande orkanbyger kjempa den tidlegare sjømannen for livet. Då det sto på som verst, søkte han ly under bordet i billett-bua. Men uveret ga seg ikkje, og til Romsdals Budstikke kunne han fortelje to dagar seinare at for å berge livet såg han ikkje anna utveg enn å kome seg i ly på publikumstoaletet. Då hadde orkanbygene og sjøsprøyten kasta stein gjennom rutene og veggane i bua gjekk inn og ut som ein blåsebelg.

Etter to timar i det vesle dorommet, var vinden stilna så pass mykje at han vågde seg ut. I dei sterke vindbyg-

ene og medan sjøen slo langt inn over land, starta han oppryddingsarbeidet og arbeidet med å berge det som var att på bomstasjonen. Ein gong heldt det på å gå gale. Ei ny, kraftig byge tok fatt i han og han heldt på å ende i sjøen. Men det gjekk godt.

Først ved 18-tida orkan-dagen reiste han heim. - Då var eg så våt og kald at eg ikkje hadde anna å gjere. Eg har vore til sjøs i 13 år, men aldri har eg vore så usikker på sjansen for å overleve som eg var 1. januar 1992, fortel familiefaren og den tidlegare sjømannen John Arne Selnak.



Bomvakta på Atlanterhavsvegen, John Arne Selnak, stengde seg inne på publikumstoaletet, då orkanen rasa som verst. Det berga han livet på.

(Foto: Romsdals Budstikke)





Einar Kvalvåg (t.h.), Odd Einar Risan, Marvin Soleimdal og Kjell Dahl var i gang med å rydde vegen rundt Osen dagen etter orkanherjingane. (Foto: Romsdals Budstikke.)



Rotvelt stengde fleire vegstrekningar og tre knuste bilar. (Foto: Romsdals Budstikke.)



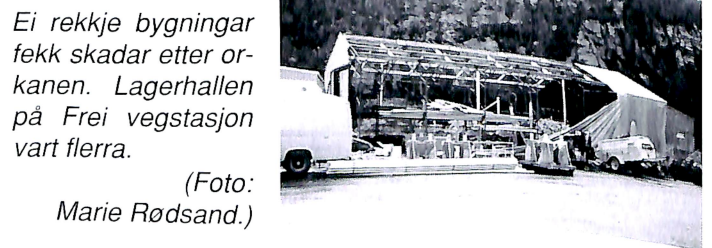
Skadane på Atlanterhavsvegen er kostnadsrekna til 1,2 millionar kroner. Vegmeister Harald Dragset og Magne Veiset likte ikkje skadane orkanen la etter seg. (Foto: Tidens Krav.)



På Skålavegen feide sjøen med seg autovernet. (Foto: Romsdals Budstikke.)



Ferjekaia i Molde såg ut som ein krigsarena. Stein og autovern lå strødd utover vegbanane. (Foto: Romsdals Budstikke.)



Ei rekkje bygningar fekk skadar etter orkanen. Lagerhallen på Frei vegstasjon vart flerra. (Foto: Marie Rødsand.)



Bølandet mista fastlandsforbindelsen då ei frakteskute sleit fortøyningane og knuste Bøfjordbrua. (Foto: Wiggo Kanck.)

Gjennomføring av NVVP 1990-93 i anleggsdrifta

Vi har no fått ramme for investering på riksveganlegg for 1993 som er siste året i inneverande vegplanperiode. Vi har også laga forslag til deling av ramma på enkeltprosjekt og sendt forslaget til Vegdirektoratet slik rutinen er. Dermed er det tid for å gjere opp førebels status med omsyn til om vi når dei måla for vegbygginga som vi sette oss for vegplanperioden.

Ser vi på løyvingane skulle vi etter ramma for vegplanen få 858,2 mill. kr. Vi får 1053,4 mill. kr, altså ein auke på 195,2 mill. kr (1993).

Etter dette trur ein kanskje at alt er herlegdom og glede, men det avheng av auga som ser.

Auken har gått til prosjekt utanom vegplanen samtidig som desse prosjekta og har «tært» litt på opphavleg ramme.

Nye prosjekt er:

E 69	Innfjordtunnelen, omfattande planendring og kostnadsauke	75 mill. kr
E 69	Måndalstunnelen	62 mill. kr
Rv 58	Oppskredfonna-Eide bru	11 mill. kr
Rv 71	Veg og bru Valsøya	66 mill. kr
Rv 66	MPG Batnfjordsøra	5 mill. kr

Prosjekt i vegplanen som ikkje blir starta i perioden er:

E 69 Håhjem-Valle
Rv 14 Søre Vartdal-Bergehalsen
Rv 14 Parsell v/Kile
Rv 65 Halså ferjekai
Rv 67 Sylte bru m/veg og Nås bru m/veg
Rv 61 Årvik ferjekai
Fv 195/411 Buvik-Horsgård refusjon
E 69 Svorta-Digernes blir starta, ikkje fullført

Til saman er desse prosjekta ført opp i vegplanen med investering 47,7 mill. kr (1993 kr).

Vi må og vere merksam på at i perioden som er gått sia vi gjorde vegplanarbeidet er det utarbeidd detaljplan for eit par av prosjekta som viser stor auke i kostnad.

I gang-/sykkelvegbygging og diverse andre trafikk-sikringstiltak er enkelte ting kome i tillegg, andre gått ut.

Kjell Loen



Investeringane til riksveganlegg i 1992 har ei ramme på 260,4 mill. kr.

Anleggsdrift riksvegar 1992

Investeringane til riksveganlegg i fylket i 1992 er vedteke i Stortinget med ei ramme på 260,4 mill. kr. I tillegg kjem bompengar/lån/forskott i samband med Krifast og Hamnegata i Volda, til saman stipulert til 253 mill. kr. Delinga på prosjekt ser slik ut i hovudtrekk:

E69 Måndalen-Våge – 27,7 mill. kr

Det skal byggjast ein nær 2,1 km lang tunnel forbi rasfarleg parti. Tunnelen blir driven i eigen regi og boringa starta 16. januar. Gjennomslag pårekna i september 1992 og opning våren 1993. Tunnelmassen blir lagt ut som fylling i samband med framtidig bru over Tresfjorden. Kostnad rekna til 60 mill. kr.



Rv 14 Folkestad ferjekai – 5,5 mill. kr

Det skal byggjast ny ferjekai litt til side for den eksisterande og fyllingsarbeidet vart for det meste utført før jul 1991. Arbeidet med sjølve kaia vil pågå i perioden april-desember 1992.

Rv 58 Oppskredfonna-Øvstelia – 10,0 mill. kr

Denne løyvinga er rett nok ikkje del av 1992-budsjettet i det 5 mill. kr var løyvd som sysselsetjingsmidlar mot slutten av 1991 og 5 mill. kr kan i tillegg nyttast mot løyving i 1993. Arbeidet omfattar ny Eide bru og elles start på utbetring av den 7,7 km lange grusvegparsellen som står att.

Rv 60 Magerholm ferjekai – 5,0 mill. kr

Planen omfattar både ny ferjekai og landareal. Kaia skal flyttast ein del og oppstillingsplass og vegtilkomst blir heilt endra. Arbeidet startar med landarealet og blir fullført i 1993 til samla kostnad rundt 14 mill. kr.



Rv 60 Aursnes ferjekai – 5,5 mill. kr

Her skal og byggjast ny ferjekai litt til side for eksisterande som også skal bestå.

Bakgrunnen for nye ferjekaier i sambandet Magerholm-Aursnes er behovet for å nytte større ferje (110 pbe). Byggeperiode mars-desember 1992.

Rv 62 Kjelbotn-Remmen – 7,0 mill. kr

Den 4,5 km lange parsellen skal fullførast til ferien (juli 1992). I tillegg til riksvegen er det og opparbeidd 1,6 km sidevegar. Attstående arbeid er for det meste forsterkningslag, bærelag, dekke, rekkverk og ein del planering.

Rv 64 Åndalsnes-Stein – 3,0 mill. kr

Den 4,4 km lange parsellen vart opna for trafikk i juli 1991. Det står att å fullføre om lag 1,4 km gangveg i Nesstranda, planting i og ved rundkøyninga i Neshagen og litt etterarbeid i Nebbatunnelen.

Rv 71 Veg og bru Valsøya – 31,7 mill. kr

Arbeidet med prosjektet starta sommaren 1991 med sprengning og utlasting av masse for å lage djupare seglløp i Stokksundet. Vegarbeidet vart starta på seinhausten 1991 både på Valsøya og ved Stokke på fastlandet. Arbeidet med den 380 m lange betongbrua over Stokksundet blir utført i entrepriser av firma Eeg-Henriksen for anbudssum 26,1 mill. kr. Vegopning juli 1993 som medfører at riksveg 71 blir innkorta med 14 km ved at den ikkje går rundt Valsøyfjorden.



Rv 661 Fiksdal-Tomra – 9,0 mill. kr

Det står att å utbetre om lag 2,5 km av denne parsellen mellom Fiksdal bru og Juvika. Foresetnaden er å fullføre arbeidet i år. Utbetringa medfører berre minimal endring av eksisterande trasé.

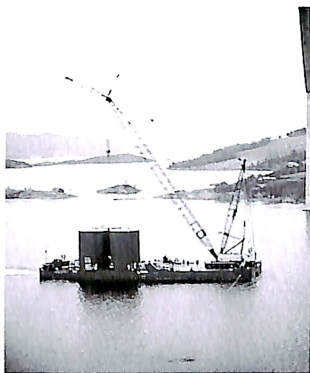
Rv 680 Linvågen-Leira – 8,0 mill. kr

Arbeidet gjeld ombygging av siste grusvegparsellen på Tustna, 4,1 km lang. Arbeidet blei starta mot slutten av 1991

og fullføring er påreknad hausten 1993. I traséen er det fortidsminne som betyr utgraving til stipulert kostnad om lag 1 mill. kr. Utgravinga vil skje i sommar.

KRIFAST - 106,0 mill. kr

I tillegg til løyving frå staten blir det nytta forskott- og bompengemidlar rekna til 251 mill. kr. Arbeidet på vegar, hengebru, flytebru og tunnel går mot ein hektisk innspurt fram mot opningsdato 20. august.



Fv 195/411 Buvik-Horsgård – 5,5 mill. kr

Denne fylkesvegen har tilskott frå staten. Parsellen som no er grusveg vil bli fullført med rekkverk, berelag, dekke og pussarbeid.

Til gang-/sykkelvegar, miljøtiltak, service, kollektivtrafikk er løyvd 25,5 mill. kr.

Aktuelle gangvegar er:

Rv 16	Tingvoll
Rv 60	Ullavika i Sykkylven
Rv 64	Nesstranda i Rauma, Vågsetra i Molde
Rv 66	Bolga/Sødalen i Frei

Til planlegging og disposisjon: 11,0 mill. kr

Kjell Loen

LØYVING TIL FYLKESVEGANLEGG 1992

Deling av løyving til fylkesveganlegg 1992 vart vedteke i fylkestinget i desember 1991.

Fylket løyver 25,0 mill. kr og det er gitt statstilskott på 9,1 mill. kr til forsterkning og 2,6 mill. kr til store prosjekt (rassikring). Etter søknad kan det og bli gitt statstilskott til distriktsutbygging der vi har søkt om 3,3 mill. kr.

Med atterhald om endringar i samband med søknaden om distriktsutbygging er bruttoløyvinga:

Til forsterkning:

Fv 146	Slyngstad-Skjelten (v/Søvik)	7,6 mill. kr
Fv 195	Tjelle-Buvik	7,0 mill. kr
Fv 322	Melhus-Todal	4,0 mill. kr
Fv 344	Høgholt-Fredriksli	2,4 mill. kr
Fv 401	Fridtjov Nansensgt.-Bjørset	2,4 mill. kr

Til utbetring/ombygging:

Fv 02	Krokvik-Sandvik	3,0 mill. kr
Fv 110	Digernes-Skodje/Ålesund	1,4 mill. kr
Fv 216	Småge ferjekai	1,4 mill. kr
Fv 405	Godtfred Lies pl.-Eikremsmyra	1,0 mill. kr
Til store prosjekt (rassikring)		5,2 mill. kr

I tillegg er det frå fylket avsett 4,6 mill. kr til Aksjon skoleveg, handikaptiltak, anlegg med 50 % komunedel, handlingsplan for trafikktryggleik og diverse.

Kjell Loen

DEKKELEGGINGSPROGRAMMET FOR 1992

På riks- og fylkesveger skal det i 1992 legges totalt ca. 221 000 tonn asfalt. Dette fordeler seg slik:

	Vedlikehold	Anlegg
Riksveger	119 000 t	46 000 t
Fylkesveger	39 000 t	17 000 t

I tillegg kommer ca. 30 000 tonn asfalt på Krifastanlegget.

Kontraktene fordeler seg slik:

Egenregi (Geitvika)	100 000 t
Veidekke asfalt (Skorgen)	36 000 t
Veidekke asfalt (Raudsand)	44 000 t
Anbudskontrakt (Ålesund)	11 000 t
Anbudskontrakt (Krifast)	30 000 t

Utenom anlegg er de lengste dekkefornyingsparsellene disse:

Strekning	Lengde	Kostnad
E69 Ørskogfjellet-Sjøholt	13,2 km	4,8 mill.
E69 Moa-Lerstad	3,3 km	2,0 mill.
Rv 14 Ose-Egset	5,5 km	2,2 mill.
Rv 58 Liabygda-Rødset bru	6,0 km	1,8 mill.
Rv 651 Grevsnes-Hunnes	8,1 km	1,9 mill.
Rv 658 Ålesundstunnelene	8,1 km	3,1 mill.
Rv 661 Vistdalsheia	8,3 km	2,3 mill.
Rv 666 Toven-Gjemnes grense	6,5 km	1,5 mill.
Fv 02 Fiskå-Krokvik	5,7 km	1,3 mill.
Fv 55 Høge bru-Kolås	5,0 km	1,2 mill.
Fv 145 Os-Skår	7,1 km	1,1 mill.

På grunn av omdisponering av midler som følge av omfattende skader etter orkanen 1. nyttårsdag har vi foreløpig redusert summene til dekkelegging med 2,0 mill. på riksveg og 2,8 mill. på fylkesveg.

Roald Småge



NY VEGBYGGINGSNORMAL

I forbindelse med de nye vegnormalenes ikrafttreden er det avviklet informasjonskurs rundt i fylket, ialt 5, hvor de viktigste endringene er presentert. Deltakere ved kursene har vært oppsyn fra anleggs- og vedlikeholdsavdelinga og laboratoriet, vegmestre samt ingeniører fra de nevnte avdelinger og fra planavdelinga.

I tillegg var alle kommuner invitert til å delta samt entreprenørbransjen. Fra kommunene var frammøtet noe varierende. 18 av de 38 kommunene i fylket var representert. Interessen fra entreprenørbransjen for kursene var beklageligvis svært liten.

Den nye normalen skal gjelde fra 1. januar 1992. Vegbyggingsnormalen, håndbok 018 er nå revidert og kommet i ny utgave.

Foruten en del endringer som går på krav og utførelser er og normalen noe annerledes i oppbygging og innhold enn den tidligere utgaven fra 1980. De viktigste generelle endringer er som følger:

1. Sterkere fokusering på forpliktelser mot trafikanter, nærmiljø og anleggsdriften.
2. Sterkere fokusering på kvalitetssikring, tiltak og virkemidler.
3. Påpeking av bruk av konsekvensanalyser ved valg mellom alternative løsninger og metoder der også hensyn til sikkerhet og miljø trekkes inn.

4. Klarere kravspesifikasjon og regler for avviksbehandling.
5. Presentasjon av alternative løsninger i forhold til hovedmålene framkommelighet, trafikksikkerhet, miljø, publikumsservice og økonomi.
6. Endrede dimensjoneringsforutsetninger for vegoverbygningen.
7. Skjerpet krav til jevnhet i de enkelte lag i vegfundamentet.
8. Introduksjon av nye materialer/konstruksjoner f.eks. miljøvennlige dekketyper.

Vegtunneler får en betydelig utvidelse når det gjelder normalstoffet og vil komme som egen normal, håndbok 021 Vegtunneler.

Generelt er de nye vegbyggingsnormalene noe begrenset i stoff i forhold til de tidligere normaler. Innholdsmessig begrenser stoffet seg til å ta for seg det som er normalstoff. Stoff av mere beskrivende og forklarende karakter er tatt ut. Det som er tatt ut dekkes dels av andre håndbøker eller vil bli dekket av veiledninger som vil bli utarbeidet som supplement til de enkelte kapitler.

Vegbyggingsnormalen, håndbok 018, som sikkert vil bli en bestselger blant håndbøkene, som den gamle har vært, kan bestilles hos Vegdirektoratets håndboksekretariat til en pris av ca. kr 100,-.

Gunnar Flemmen



Deltakere ved ett av informasjonskursene i Molde 23. og 24. januar.

FØRSTE SALVE

Den første salva på den 2080 meter lange tunnelen mellom Sæbøstranda og Sauset i Måndalen smalt klokka 1500 tirsdag 21. januar. Anleggsleder Jakob Engeseth føler seg rimelig sikker på at den siste salva vil smelle i løpet av september måned, og at tunnelen vil være kjøreklar i månedsskiftet april/mai 1993.

Den kraftige smellen - 80 borehull og mellom 300 og 400 kg dynamitt åpnet et fem meter bredt og syv meter høyt hull i fjellvegen - markerte også innledningen på at arbeidet med å gjøre den mest rasfarlige strekninga på E 69 mellom Måndalen og Vågstranda trafiksikker. Tunnelen leder vegfarende på strekninga mellom Sæbøstranda og Sauset utenom syv kjente fonnaløp. Storfonna, Sæbønesfonna, Juvikafonna, Sandvikfonna, Frugjølet, Indre Sauset elv og Ytre Sauset elv vil være en saga blott.

I tillegg forsvinner en meget trafikkfarlig vegstrekning med to ikke alt for breie rasoverbygg, som mer enn en gang har ført til lange svarte striper i asfalten når personbiler i stor fart møter sentrisk kjørende store vogntog.

Det er en dreven anleggsgjeng Jakob Engeseth

har med seg. Det var de samme karene som drev Innfjordtunnelen. I motsetning til en av Norges lengste tunneler som ble åpnet 1. november i fjor, drives denne tunnelen fra en stoff.

Jakob Engeseth forteller at arbeidet på forskjæringa kom i gang i november og at 21 000 kubikkmeter steinmasse ble fraktet bort. De første ukene ble det drevet i gjennomsnitt mellom 50 og 60 meter pr. uke. Totalt skal 160 000 kubikkmeter fjellmasse dumpes i traséen for Tresfjordbrua. Kostnadene på å gjøre tunnelen ferdig beløper seg til rundt 50 millioner kroner. I tillegg kommer arbeidet på forskjæringa og kostnadene med å frakte tunnelmassen fra anleggsstedet til Tresfjorden. Kostnadene med å frakte bort steinmassene vil ligge i størrelsesorden på 5 millioner kroner.

Så langt er altså det aller meste avgjort. Det eneste Jakob Engeseth ikke har avgjort, er hvilket navn tunnelen får. Under planlegginga kalte anleggslederen tunnelen for Måndaltunnelen, men siden har den blitt hetende Sausettunnelen.

- Ingen ting er bestemt med hensyn til navnet. Sausettunnelen er kun en arbeidstittel. Det er ikke avgjort hva det egentlige navnet blir. En lang prosess ligger foran oss før navnet er bestemt. Vi vil innhente forslag på tunnelnavn, men det er vegsjef E. Vollset som formelt avgjør navnet. Inntil tunnelen får navn, vil vi bruke Sausettunnelen som arbeidstittel, sier anleggsleder Jakob Engeseth.



Billedserien over og til venstre: Magne Heggem og Per Pilskog boret 80 hull og la på mellom 300 og 400 kilo dynamitt i den første salva.

Måndalstunnelen **- meir enn berre rassikring**

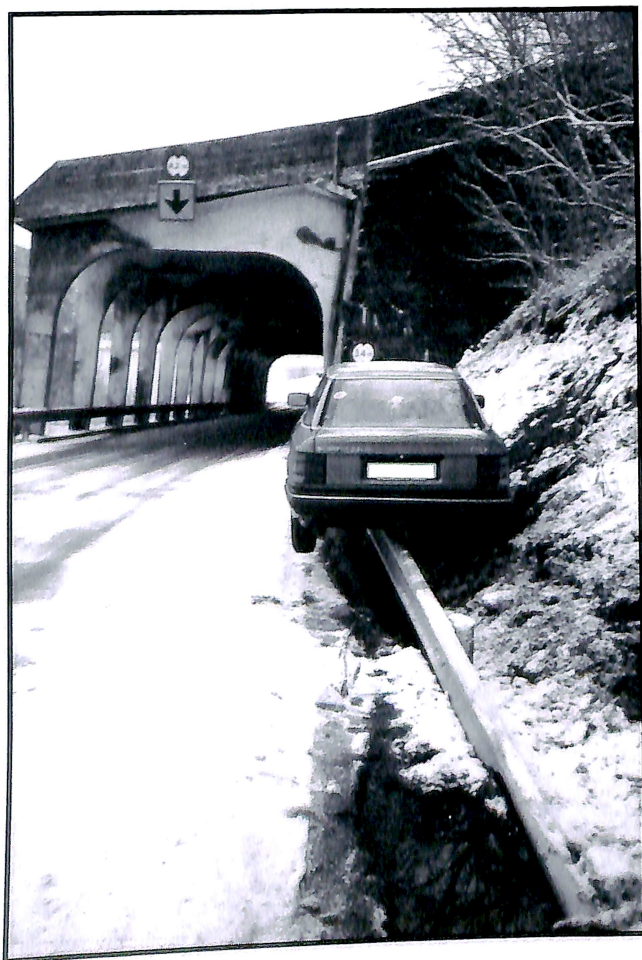
Her ved Frugjølet ber lange bremsespor i asfalten bod om at det er fleire som møter vogntog som køyrer sentrisk i overbygget. Josef med sin nye Scorpio var ikkje den første - men denne dagen var det ekstra glatt. Då var det godt å ha eit rett utført rekkverk på si side - og ikkje ein ende som ville ha spidda bilen.

Det var som å køyre på ein skinnegang, sa Josef, som har mange år i Hesselberg bak seg og der lagt mykje fast dekke i Møre og Romsdal.

Dette var første gong han balanserte på rekkverk. Men det gjekk bra og bilen kunne trekkjast av utan nemneverdig skade.

Måndalstunnelen vil eliminere 2 av desse rasoverbygga på stamveg E 69 der sentrisk køyring stadig skaper farlege situasjonar.

Anders S. Moen



Det var som å køyre på ein skinnegang, kunne Josef fortelje etter hendinga ved Frugjølet.
Foto: Anders S. Moen

BETRA TRAFIKKTRYGGLEIK **PÅ E 69**

I samband med driving av tunnelen Måndalen-Sauset vert ein del av tunnelmassane nytta til utviding av vegbana samt redusering av grøftehøgder på eit parti av E 69 i Måndalen, strekninga Høgda-Otterholm.

Sjølv om grøftehøgder, som i dette tilfelle er på rundt 2,0 m, ikkje etter vegnormalkrava krev rekkverk, kan slike grøftehøgder klart representere ein trafikktryggleiksrisiko. Vegbana på strekninga vert no utvida til 8,5 m som tilsvarar standarden på tilstøytande strekning ved Hovdemyra som vart utbetra sist haust. Denne gongen kom steinmassane til vegbygginga frå Innfjordtunnelen.

Gunnar Flemmen



Leif Lillevik, Bjarne Haga og Leidulf Flåskjer i gang med montering av kummer og rør til såkalla lukka drenering langs vegen.



Grøftehøgdene vert no på maksimalt rundt 0,5 m med ei helling 1:4 frå vegbana og ned mot grøftebotn. Vegbreidda aukar med 1,5 m til no 8,5 m.

DET NYE SAMFERDSELSUTVALET I MØRE OG ROMSDAL

Medlemer:

1. Ivar Betten, Halså
2. Målfrid Mogstad, Vestnes
3. Asbjørn Flø, Ulstein
4. Karl A. Døving, Norddal
5. Torhild Kjoss, Ulstein
6. Harald B. Haram, Haram
7. Arne Dyrhol, Sande
8. Joralf Flataukan, Smøla
9. Aud-Inger Aure, Kristiansund
10. Jørgen Kjærstad, Haram
11. Elias H. Giske, Giske

Varamedlemer:

For nr. 1-2:

1. Leif Kleven, Rindal
2. Lise Karin Meisal, Sunndal
3. Odd Steinar Viseth, Sunndal
4. Anne-Beth Skrede, Hareid

For nr. 3-4:

1. Hans Kiplesund, Aure
2. Gunnhild Austlid Oppigard, Nesset
3. Knut Reinset, Sunndal
4. Edvard Rolandsen, Vanylven

For nr. 5:

1. Hallvard Husby, Tustna
2. Dag Rune Vollen, Molde

For nr. 6:

1. Knut Frøysa, Stranda
2. Brit Aarseth, Ørsta

For nr. 7-8:

1. Harry Edvardsen, Midsund
2. Bård Vikanes, Ulstein
3. Knut Flølo, Vestnes
4. Lars Løseth, Surnadal

For nr. 9:

1. Knut N. Sæbø, Fræna
2. Edith Leinebø, Herøy
3. Reidun Støbakk Stenerud, Rauma

For nr. 10-11:

1. Charles Remø, Herøy
2. Arne Birkevold, Ålesund
3. Peder J. O. Hove, Stordal
4. Reidun Klock Tjervåg, Ørskog

Leiar: Arne Dyrhol

Nestleiar: Asbjørn Flø

NY GANG- OG SYKKELVEG PÅ FREI

I slutten av januar 1992 blei arbeidet med bygging av gang-/sykkelveg på strekninga Vadsteinvikkrysset-Skjærnhøgda i Frei kommune oppstarta.

Anlegget vil forhåpentligvis stå ferdig til opninga av Krifast.

Gang-/sykkelvegen er på vel 1900 m og kostnadsrekna til 2,3 mill. kroner (1991).

Avstanden mellom bilveg og gang-/sykkel-veg blir stort sett 5 m.

Vegbelysning blir satt opp der det manglar (Vadsteinvik-krysset-Sødalen). Nokre få avkjørsler blir stengt og lagt om.

Gang-/sykkelvegen vil bety at langt fleire barn (og voksne) i området får samanhengande gangveg til/frå skule og andre aktivitetar i Rensvik.

Atle Bell



NYTTIG VEGMEISTERMØTE



På bildet tre av vegmeistrane. Asbjørn Sæter (T-6), Harald Dragset (T-7) og Torvald Hoel (T-8).

Erfaringa med beredskapen under orkanen nyttårshelga, var hovudsaken då dei ni vegmeistrane var samla i januar. I tillegg til å gå gjennom erfaringane frå orkandøgnet og budsjettkonsekvensane som følgjer i kjølvatnet av uveret, vart bemanningssituasjonen og omorganiseringa hand-sama. I si orientering omkring bemanningssituasjonen, synte vegsjef E. Vollset til at ein vil få ein drastisk nedgang i anleggsaktiviten når KRIFAST-anlegget er ferdig. Dette fører til at vi får nedgang i riksveganlegg i 1993 og 1994. Vegsjefen streka under at ein står overfor ei stor utfordring når det gjeld mannskapsdisponering og anleggsdrift i dei neste åra.

KYST- STAM- VEGEN?



Det eksisterer mange vrangforestillinger om Kyststamvegen. «Drømmeslott» og «luftslott» er ord som ofte har vært nevnt, særlig av folk som ikke bor på Vestlandet, og som ser på ferjereiser kun som en sjarmerende avveksling.

«Kyststamvegen er et uforsvarlig jappeprosjekt», og «Miljøkonsekvensene av dette enorme vegprosjektet er helt uholdbare. Milliarder av kroner vil bli brukt til å rasere nasjonale målsettinger om reduksjon av CO₂ og NOX-utslipp», er uttalelser som er kommet fra naturvernhold.

«Når skal dere begynne å bygge Kyststamvegen?»

Dette og liknende spørsmål og uttalelser viser hvor store hull det er i folks kunnskaper om Kyststamvegen. De resultatene man er kommet fram til etter et omfattende utredningsarbeid, både fra vegkontorene og fra flere forskningsinstitusjoner, burde flere sette seg ned og studere nærmere.

Mer en strategi enn et konkret vegprosjekt

Hva er egentlig Kyststamvegen, og hvilke konsekvenser vil den få for landsdelen og landet i sin helhet?

Vi snakker ikke om en ny motorveg som skal bygges langs kysten. Kyststamvegen er pr. 1. januar 1991 definert som hovedvegforbindelsen fra Kristiansand til Trondheim. Fra sommeren 1992 vil Kyststamvegen hete riksveg nr. 1.

I dag er det 12 ferjer på denne strekningen. Innen 1994 vil tre ferjestrekninger være erstattet av faste vegforbindelser.

Kyststamvegen er ikke ett enormt vegprosjekt, men et samarbeid om å utvikle en strategi for utbygging av et stamvegssystem mellom fem fylker.

Deler er bygget, annet er under bygging (Rennfast, Salhusbroen, Krifast) og noe er underveis (Trekant-sambandet).

Det er mange store fjordkryssinger langs Kyststamvegen, men planene omfatter også utbedring av allerede eksisterende veg til stamvegstandard.

Nasjonal oppgave

Kyststamvegen vil ha stor betydning på mange områder, både regionalt, nasjonalt og internasjonalt:

Kyststamvegen vil bidra til å opprettholde bosettingsmønsteret. Vil hindre fraflytting. Vi vil få kortere transporttid og sikrere levering. Vi behøver ikke å reise via Oslo/Østlandet.

Transportmessig vil det være stor forskjell på en Kyststamveg med eller uten ferjer. I et ferjefritt vegsystem vil kontakten mellom regionene etter hvert komme opp på

et nivå som er naturlig ut fra folketall, arbeidsmarked, handel og service osv.

Mye av verdiskapingen i Norge i dag foregår på Vestlandet (olje/gass, fiskeoppdrett). Å hente ut denne verdiskapingen har hele nasjonen interesse av. Derfor bør Kyststamvegen absolutt bli en nasjonal utbyggingsoppgave.

Kyststamvegen er et viktig bindeledd til Kontinentet og England, både når det gjelder transport og turisme.

Kyststamvegen og miljøet

Det har vært fokusert mye på hvilke konsekvenser Kyststamvegen vil få for miljøet. Vestlandsforskning har laget en miljøutredning som tar for seg konsekvensene for naturvern, friluftsliv, hjortevilt, landskap, luftforurensing, støy og trafikklulykker. Det er ikke noe entydig svar i disse undersøkelsene, konsekvensene er avhengige av mange andre faktorer enn utbyggingen av Kyststamvegen alene.

Vi skal heller ikke se bort fra at Kyststamvegen faktisk kan bidra til å minke utslipp av drivhusgasser, ved at man får en overføring av transport fra luft og sjø til veg.

Kostnader

Det er klart det koster penger å bygge et skikkelig stamvegssystem fra Kristiansand til Trondheim. Det vil koste 12-19 milliarder å bygge en ferjefri Kyststamveg. En Kyststamveg med seks ferjer vil koste 4-9 milliarder kroner. Det er store summer det er snakk om, men vi skal ikke glemme at Kyststamvegen går gjennom seks fylker, og at dette er en prosess som vil gå over tid.

«Vegen videre»

Vegutredningen om Kyststamvegen, som ble lagt fram i mai i år, er nå ute på høring. Til våren skal saken opp i fylkestinget. Målet er at det utarbeides en stortingsmelding om Kyststamvegen.

Selv om fylkene skulle prioritere Kyststamvegen ekstra høyt, er det umulig innenfor de ordinære vegplanrammene å finne plass til investeringer som vil monne i forhold til totalbeløpet.

Kyststamvegutvalget går inn for at det opprettes en egen Kyststamvegpakke der det blir avsatt midler i tillegg til den ordinære vegplanrammen. I en slik løsning må det også inngå et utvidet ferjetilbud. Det utvidete ferjetilbudet må ikke koste mer for trafikantene enn dagens ferjebillett.

**Driftssjef
Oddmund Gussiås**

**Seksjon for
trafikkavvikling**

Overing. Ivar Hol

- Leiar av seksjonen og fast vikar for driftssjefen
- NVVP
- Koordinering av oppgåver
- Årsplanar
- Bemanning

Avd.ing. Harald Buvik

- Tunnelsikring
- EDB
- Rastrygging/nettsikring
- Refusjonsordning til kommunar
- Kontaktmann til maskinavd.

Avd.ing. Odd Arne Rød

- Vegmerking
- Vintervedlikehald
- Reinhald

Avd.ing. Bjørn Andersen

- Skiltsaker
- Rekkverk
- Kantslått/grøf팅

Avd.ing. Steinar Vestnes

- Trafikktryggingsarbeid
- Rasteplassar/vektplassar
- Busslommer/leskur
- Skiltsaker

Avd.ing. Jan Gunnar Sandblåst

- EDB
- Skiltsaker
- Trafikkteljing
- Veglys

Konsulent Nils Olav Kringstad

- Aksellast/vegliste
- Trafikantinformasjon
- Dispensasjonar
- Skredregister
- Spørjeundersøking
- Tertialrapport

**Seksjon for
strukturelt vedlikehald**

Overing. Roald Småge

- Leiar av seksjonen
- Årsplanar/årsrapport
- Koordinering av oppgåver
- NVVP
- Tilstand/dekkeregister
- Forsterking m.h.t. aksellast
- Brudekke/fuge/membran

Overing. Geirmund Nordal

- Forsterking/forarbeid
- Styring/oppfølging entreprisedel
- Planlegging

Avd.ing. Sverre Digernes

- Materialproduksjon
- Styring/oppfølging egenregidel
- Fresing/djupstabilisering
- Overflatebehandling/sporfylling

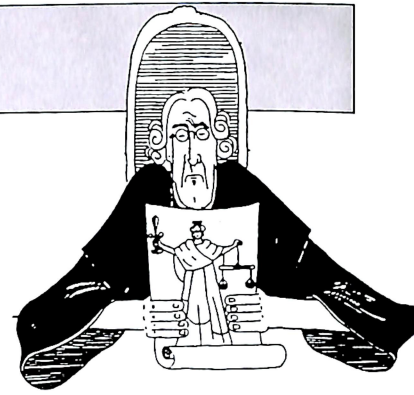
**DEN «NYE»
DRIFTSAVDELINGA**

Som dei fleste kanskje kjenner til er vedlikehaldsavdelinga omorganisert frå 1. januar 1992. Avdelinga skal heretter heite driftsavdelinga. Til no har nokre av oppgåvene vore delt/styrt etter funksjon medan andre oppgåver har vore «geografisk» delt/styrt. Etter den nye organiseringa vert driftsavdelinga delt i to seksjonar (seksjon for trafikkavvikling og seksjon for strukturelt vedlikehald). Innanfor kvar seksjon vert oppgåvene funksjonsdelt. Vedlikehaldsområde er organisert/lagt inn under leiaren av seksjon for trafikkavvikling. Organisasjonskart for driftsavdelinga på vegkontoret ser slik ut.

Ivar Hol

§ TRAKK SØKSMÅLET

Etter skadeserstatningsloven av 1969 er staten, som arbeidsgiver, objektivt erstatningsansvarlig for skader som voldes uaktsomt av noen av statens ansatte. Erstatningssøksmål rettes derfor normalt mot staten og ikke mot den enkelte tjenestemann. Et eksempel på søksmål mot en tjenestemann har imidlertid den senere tid versert i vårt fylke. Bakgrunnen er følgende: Under transport falt et 7,5 meter langt og nærmere ett tonn tungt stålrør av en lastebil. Årsaken var manglende sikring av lasten og bilføreren ble senere straffedømt for dette.



Etter uhellet ble en tjenestemann fra biltilsynet tilkalt av politiet. Han konstaterte en del tekniske mangler ved kjøretøyet, samt at det ikke hadde vært forevist etter tidligere ilagt mangellapp og at lasten fortsatt ikke var forsvarlig sikret. På denne bakgrunnen nedla han kjøreforbud. Kjøreforbudet ble opphevet senere samme dag etter at manglene var utbedret og lasten sikret.

Bileieren mente at det ikke var grunnlag for kjøreforbudet og krevde erstatning fra biltilsynets tjenestemann for påstått unødven-

dige reparasjonskostnader og for tapt good-will hos kunder. Vegkontoret ba om at kravet ble rettet mot Statens vegvesen, men bileieren fastholdt kravet mot tjenestemannen personlig. Forliksmegling førte ikke frem og stevning for herredsretten ble tatt ut.

Til tross for at søksmålet var tatt ut mot en tjenestemann og ikke mot staten, ble saken forberedt på vanlig måte av vegkontoret og Vegdirektoratet og prosessfullmektig ble engasjert hos Regjeringsadvokaten. I til-

svaret ble det påpekt at det forelå tre selvstendige grunnlag for å nedlegge kjøreforbud i dette tilfellet:

1. Uforsvarlig sikring av last, jf. vegtrafikkloven 36 nr. 1 c.
2. Ikke etterkommet pålegg om utbedring av mangler, jf. vegtrafikkloven 36 nr. 1 b.
3. Kjøretøy ikke i forsvarlig stand, jf. vegtrafikkloven 36 nr. 1 c.

Subsidiært ble det også fremholdt at økonomisk tap ikke var dokumentert.

Rettsmøte var berammet i slutten av januar. Dagen før rettsmøtet valgte imidlertid saksøkeren å trekke hele søksmålet. Han hadde da ikke latt høre fra seg siden stevning ble tatt ut syv måneder tidligere.

Saken er dermed ute av verden. Fra Vegvesenets side vurderes søksmålet som grunnløst. Vedkommende tjenestemann kan ikke sees å ha handlet krittikkverdigg.

Torbjørn Hauso

100 har tatt truckførerbevis

Truck-kurset som ble holdt i Molde i tiden 11.-13. desember 1991, var det siste av i alt 5 truck-kurs som er arrangert av Statens vegvesen Møre og Romsdal siden 1985. Ca. 100 har deltatt og bestått prøven til truckførerbevis i klasse 1 og klasse 4 (som dekker Vegvesenet sitt behov). En antar nå at de som har behov for truckførerbevis i sitt daglige arbeid har fått dette.

Krava til truckførerbevis er:

- 24 timer teorikurs med **skriftlig prøve**.
- Minimum 10 timer praksis på truck, under ledelse av (fadder) en som

har truckførerbevis og minst 3 års praksis på de truckklasser de gis opplæring på.

- Praktisk prøve på truck, med en godkjent instruktør som sensor.

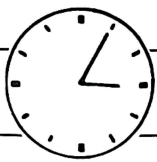
Instruktør på kurset i Molde var Alf Bredegg, Våler videregående skole. Han har tid-

ligere hatt sitt arbeid ved vegsentralen på Årø.

Ottar Brudeseth



Harald Kjørsvik og Tor Sæther fra Frei vegstasjon deltok på truck-kurset.



5 minutter med verneleiaren

Til daglig er vi utsatt for forskjellige fysiske faktorer. Noen av disse faktorene gjør det nødvendig med bruk av verneutstyr.

For å unngå skader på lang eller kort sikt kan det ofte være nødvendig med bruk av verneutstyr. I utgangspunktet er verneutstyr ment som en midlertidig løsning for å beskytte seg, men ofte kan det være nødvendig for å få utført jobben. Hvis det er nødvendig å bruke verneutstyr, skal arbeidsgiver etter loven skaffe «hensiktsmessig personlig verneutstyr», gi opplæring i bruken av det, og om nødvendig påby at det blir brukt.

Personlig verneutstyr må enkelte ganger brukes for å beskytte deg mot påvirkning fra arbeidsmiljøet. Det er din personlige helse som beskyttes.

Hvor godt du blir beskyttet er avhengig av om du bruker riktig verneutstyr og

hvor flink du er til å bruke det. Ved valg av verneutstyr bør man stille følgende krav:

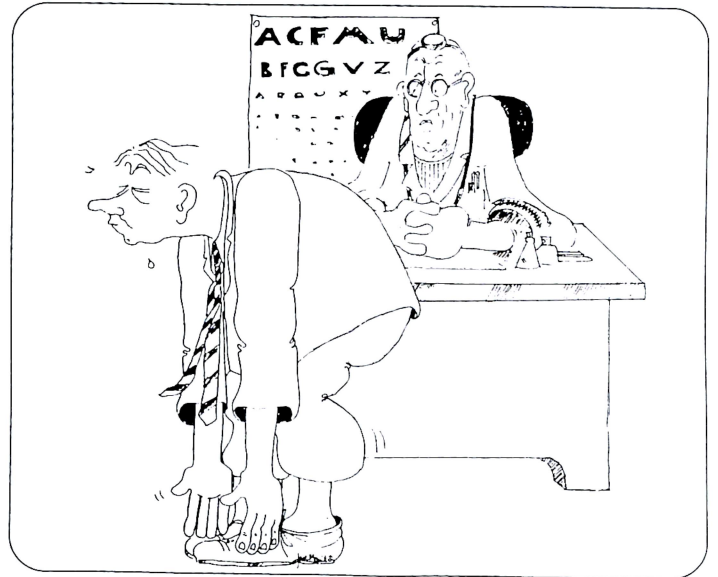
- Krev at utstyret skal være godkjent av Arbeidstilsynet.
- Vurder de forskjellige godkjente typene og velg riktig type for den aktuelle arbeidsoppgaven.
- Vær klar over utstyrets bruksbegrensning. Les og følg bruksanvisning.
- Få opplæring i riktig bruk.
- Sørg for at verneutstyr blir vedlikeholdt.
- Sørg for at den som deler ut verneutstyr vet hva det beskytter mot.
- Kontroller at verneutstyret blir brukt slik som forutsatt.

Til slutt vil jeg anmode at du gjør deg kjent med ditt eget

arbeidsmiljø og hvilke faremomenter du utsetter deg for, du er en av mange som i dag er med og utformer arbeidsmiljøet. Ta ditt ansvar og bruk nødvendig verne-

utstyr, for husk at helse-riksikoen kan ikke kontrolleres bort.

*Øystein Jakobsen
verneingeniør*



Interessante resultater

86 prosent av landets kvinnelige sjåførere føler seg utrygge på vegen fordi de blendes av møtende biler.

Det betyr ikke at kvinner er spesielt utrygge sjåførere, sier overingeniør Ole Peter Resen-Fellie i Vegdirektoratet, og legger til at 85 prosent av mennene har samme følelsen når de ferdes på vegnettet.

Vel halvparten av bilistene mener at vegdekket er for sporete og dårlig. Mye av årsaken er de som bruker pigge- dekk i områder hvor dette ikke er nødvendig, sier Resen-Fellie.

Dette er noen av mange interessante resultater i under-

søkelsen av vegvedlikehold og kjøreforhold sommeren og høsten 1991.

I 1991 har Gurskøy, Åndalsnes, Frei og Surnadal tatt del i spørreundersøkelsene.

Denne gangen kom vårt fylke svært nær landsgjennomsnittet for vedlikeholds-nivå både på riksveger og fylkesveger (andre vegger). Det er imidlertid relativt store forskjeller innen fylket. Trafikantene er mest fornøgd med vedlikeholdet i Gurskøy og Åndalsnes vegområder. Tendensen var den samme også for undersøkelsen om vinterforhold.

Ved driftsavdelinga vil vi gå nærmere inn i hva årsakene til skilnadene kan være - og vurdere hva tiltak som eventuelt bør prioriteres.

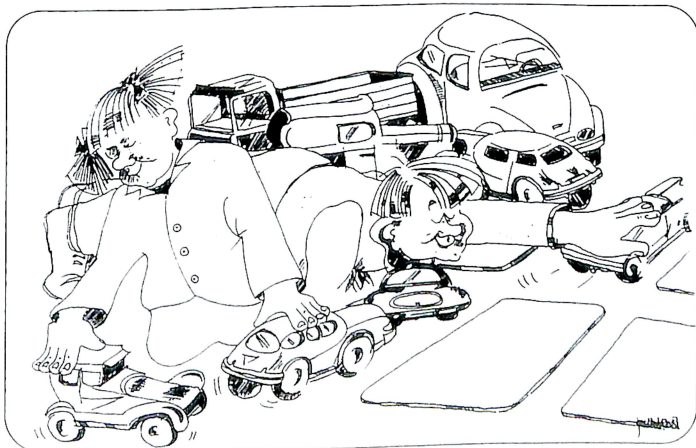
Gapet øker.

Tendensen i undersøkelsen er at sommervedlikeholdet stort sett er på samme nivå som i fjor for riksveger, mens det har gått noe ned for fylkesveger og kommunale vegger, sier Resen-Fellie. Dette kan ha sammenheng med reduksjoner av bevilgninger til vedlikehold på fylkesveger.

Til tross for dette synes 94 prosent av de spurte at Statens vegvesen gjør et godt vedlikeholdsarbeid.

Men vi kan også forbedre oss på en rekke områder, slik som rasteplasser, vegoppmerking og informasjon, sier Resen-Fellie.

Videre synes nærmere 90 prosent at kantryddingen av sikhindrende busk og kratt er god, og det er en bedring på 11 prosent.





Arbeidsutvalet har hatt to møte sia sist. Møte nr. 3/91 vart halde på Volda Turisthotell onsdag 18. september 1991, der arbeidsleiing og verneombod var innbedne.

Frå saklista kan nemnast desse sakene:

Skademeldingar, det var meldt om 9 skader med 135 fråversdagar, tre av desse skadene ga ikkje fråver.

Rapportar frå bedriftshelsetenestane vart handsama, det var der mellom anna peika på stressfaktorar, trivnad og tilrettelegging av arbeidet, samt at ventilasjonstilhøva i fotoromma på biltilsynsstasjonane var tekne opp.

I eit brev av 2. april 1991 om fotomaskinene, gir Vegdirektoratet retningslinjer for avhending og destruksjon av fotovæskene, for kva slag verneutstyr som skal brukast og det er sett krav til korleis ventilasjonen skal vere. AMU rar til at dette brevet vert gjort kjent for brukarane av fotomaskinene.

Det låg føre søknad om utvida overtidskvotar for 32 namngjevne arbeidstakarar frå vedlikehalds- og maskinavdelinga. Søknaden vart godkjent.

Dei lokala som bedriftshelsetenesta på Fylkeshuset disponerar (i ein midlertidig brakkerigg) skal fjernast. Vegkontoret har bede fylkeskommunen om å finne andre lokaler innan brakkeane blir flytta.

Fylkeskommunen har tilbode rom og vegkontoret kan godta desse om det vert gjort nokre nødvendige endringar. AMU ber om at dette arbeidet vert gjort snarast råd, og før bedriftshelsetenesta vert huslause.

Frå andre fylker sine proto-kollar hadde AMU merka seg følgjande:

Rogaland prot. 6/91 om Bjørvig-rapporten og verne-tenesta si plassering på organisasjonsplanen.

Hordaland prot. 3/91 fellesmøte med Nordland, om profilering av AMU. Blir teken opp som eiga sak seinare.

Rogaland prot. 2/91 om tiltak for å redusere eksponeringsrisikoen for løsemiddel i Vegvesenet.

Under siste sak, ymse, refererte Haukeberg brev frå vegdirektør Eskild Jensen til Innfjordanlegget der han takkar arbeidstakarane og gir ros for eit særst godt og hurtig utført arbeid.

Per Kalvøy peika på liten respekt for vegskilt frå bilførarane si side. Kan det takast opp med køyreskulane at dei i si opplæring kan leggje enno større vekt på trafikktryggleiken, og for dei som har sin arbeidsplass på vegen. AMU bad informasjonskonsulenten ta saka opp med køyreskulane.

Arnstein Ose tok på vegne av førarane på asfaltut-

leggjarane opp spørsmålet om fri tildeling av varmedress, og la fram søknad om dette. AMU vedtok å sende saka til vegsjefen til avgjerd der.

Etter møtet var det synfar- ing i Geitvika både på asfalt- verket, knuseverket, vedlike- haldet sin møtestasjon i om- rådet, og i Ørsta på vegsta- sjonen og biltilsynsstasjonen. På siste staden vart AMU ori- entert om dei planane som ligg føre for ny stasjon for biltil- synet, etter planen skal arbei- det starte hausten 1992.

Møte 4/91 vart halde onsdag den 20. november på Surnadal Hotell, også her var arbeidsleiing og verneombod innbedne.

Frå saklista kan følgjande saker nemnast:

Skademeldingar, sia siste møte er det meldt 4 skader og 65 fråversdagar. Til no i 1991 er det meldt 21 skader som samla har ført til 420 frå- versdagar.

Møre og Romsdal hadde i 1990 ein sjukefråversprosent på 6,88 mens landsgjennomsnittet låg på 8,13 % (Vegvesenet sine egne arbeidstakarar).

Det låg føre ein rapport frå Sunnmøre Bedriftshelsetje- neste A/S om ei undersøking og prøvetaking dei har gjort på lufforureiningane i dei under- sjøiske tunnelane i Ålesunds- området. Rapporten er stor og utfyllande så vi tek berre med konklusjonen i korte trekk her. Det er peika på at det for kvartsinnhaldet i støv er nød- vendig å ta fleire prøver, i og utanfor piggdekkseongen. Det er og peika på at røyking forsterkar verknaden av for- ureininga. Det er rådd til at det vert brukt personleg ande- drettsvern ved arbeid i tunnelar.

Engen meinte at det må vurderast om ikkje nattarbeid skal brukast meir når det gjeld vedlikehaldsarbeid i under- sjøiske tunnelar.

AMU vedtok å be ved- likehaldsavdelinga følgje ut-

viklinga i tunnelane. Dei ber og om at rapporten vert sendt Vegdirektoratet.

Det vart orientert om for- skrifta om Internkontroll (gjeld frå 1. januar 1992), om HMS handboka (HMS = Helse- Miljø-Sikkerhet), om datapro- grammet Inter som er inn- kjøpt. Maskinavdelinga vart utpeika til å vere først til å ta internkontrollen i praktisk bruk (sjå nærare om forskrifta i Veg og Virke nr. 3/91).

Bedriftssjukepleiar Heidi Hansen Lund frå Indre Nord- møre Bedriftshelseteneste presenterte eit kurstilbod for innføring av internkontroll der arbeidsgjevar, leiing og ver- neombod er målgrupper.

AMU tek orienteringa til etterretning.

Frå andre fylker sine pro- tokollar hadde AMU merka seg følgjande saker:

Buskerud nr. 3/91 om in- ternkontroll og samordnings- ansvar.

Troms nr. 3/91 om løyse- middelskade for dei som ar- beider med asfaltproduksjon og dekkelegging.

Ymse, det vart referert til eit tilbod frå Norsk Folkehjelp om kjøp av ein arbeids- miljøkalender til arbeidsleiing og verneombod. Det vart kon- kludert med at Vegvesenet har sin eigen «vesle gule» ka- lender og vil halde seg til den.

Etter møtet var det synfa- ring på Surnadal vegstasjon.



Ingen endringar i vedlikehaldet

«Etter drøftingar med vegdirektøren og dei organisasjonane som er aktuelle i denne saka, har leiinga ved vegkontoret vedteke å leggje spørsmålet om endringar i vedlikehaldet til side. Det er no ikkje aktuelt å endre på dagens grenser».

Denne meldinga gjekk ut frå vegsjef E. Vollset i slutten av januar. Vegsjefen slo med denne meldinga fast at planane om ein omorganisering av vedlikehaldet i denne omgang ikkje er aktuelt.

Dermed er det klart at det ikkje blir noko av den planlagte samanslåinga av Gurskøy og Ørsta vedlikehaldsdistrikt, og å slå Stranda saman med Skodje og at Surnadal skulle slutte seg til Sunndal vedlikehaldsdistrikt. Ei samanslåing ville ha ført til at antall vedlikehaldsdistrikt ville blitt seks. Vegsjefen si avgjerd er godt motteke i organisasjonane, blant politikarane som kjempa mot ei samanslåing og blant dei tilsette på vegstasjonane.

Ny fylkesveg på Hakallestranda

I løpet av sommeren skal ein 1 kilometer lang strekning på fylkesvegen mellom Krokvik og Sande på Hakallestranda i Sande på Sunnmøre vere ferdig. Fylkesvegen har ikkje fast dekke. Kostnadene med utbetringa av fylkesvegen er rekna til tre millionar kroner.

Nytt medlem i redaksjonsutvalet

Ottar Brudeseth ved maskinavdelinga på Årø, er nytt

medlem i redaksjonsutvalet i Veg og Virke. Han erstattar Magne Veiset, som har bede seg friteke frå vervet. Magne Veiset arbeidet no i vedlikehaldet på Averøy. Ottar Brudeseth er ikkje noko ubeskreve blad i Veg og Virke-samanheng. Han har tidlegare vore medlem av redaksjonsutvalet.

Delte ut 3200 refleksbrikkar

Under orkandøgnet 1. nyårsdag og i dagane som fulgte, var det mange som gjorde ein stor innsats på dei ymse områda.

Det er ikkje all innsats som kjem for ein dag. Vi kan ikkje la det gå i gløymeboka den innsatsen dei tilsette ved biltilsynstasjonen på Løkkemyra i Kristiansund gjorde for å auke bruken av refleks i den mørke årstida. Først og fremst blei alle hjelpemannskapa utstyrte med refleksbrikke. Det blei òg tilfeldige personar som var ute på kveldstid utan den lysande brikka hengande i jakkelomma. Stasjonssjef Frank Dyrhaug & co. ga seg ikkje med det. Alle skolane i byen fekk besøk av folk frå biltilsynet, som også nytta høvet å fortelje elevane om kor viktig det er å bruke refleks.

Til saman delte biltilsynsfolka i Kristiansund ut 3200 refleksbrikkar.

Slå den!

Skade på «Knusaren»

Under orkanen 1. januar fikk «Knusaren» slått hull i en ballasttank på babord side. Løftesyndere for kjørellem var slitt av og det var umulig å flytte lekteren.

Situasjonen var stabil, men med stor slagside på flo sjø, da lekteren lå på bunnen med babord side.

6. januar fikk vi deler til sylindere for kjørellemmen og lekteren ble lenset, dels med trykkluft og dels med pumper.

Natt til 7. januar ble lekteren slept til KMV Kristiansund og slipsatt.

Skader på skrog og elektrisk utstyr vil koste ca. kr 450 000,-. I tillegg kommer utlegg til froskemann og slepebåt.

Hodestøtte-påbud utsatt

Vegdirektoratet sine planer om å innføre krav om hodestøtte på alle sitteplasser i bilen, som et virkemiddel for å få ned såkalte whiplash-ulykker er utsatt. Ordningen er utsatt i påvente av en samordning med EF og behandling av EØS-avtalen.

Hvert år regner man med at om lag 100 000 bilister blir påkjørt bakfra i Norge. Nakkeslengskader utgjør den største gruppen trafikk-skadde.

Innkjøpsavtaler for ferdigbetong

Det er no inngått nye avtaler for kjøp og levering av ferdigbetong til vegoppsynet. Avtalane gjeld frå 1. januar og prisane er faste ut året, fortel innkjøpsleiar Terje Finsås.

Ut frå ei totalvurdering er det inngått avtale med 14 leverandørar. Dei 14 er:

Herøy Betong A/S,

Ulstein Betong-industri A/S

Opsal Betong A/S,
Betongindustri A/S,
Syltemoa Sandtak,
Opshaug Sandtak A/S,
Brødr. Dyrøy A/S,
SMS Betong A/S,
Dyrøy Brattvåg A/S,
Schønning Betong A/S,
SylteosenBetongvarefabrikk,
A/S Vikan Betong,
Grytnes Betong A/S,
M. Botten A/S

DAGEN

Dagen i dag er en merkelig dag.

Den er din!

Dagen i går slapp deg ut av hendene.

Den kan ikke få annet innhold enn det du alt har gitt den.

Dagen i morgen har du ikke noe løfte på.

Du vet ikke om du kan regne med å råde over den.

Men dagen i dag er det eneste du kan være sikker på.

Den kan du fylle med hva du vil. Benytt deg av det.

I dag skal du glede et menneske.

I dag kan du hjelpe en annen.

I dag kan du leve slik at noen i kveld er glad for at du er til.

Dagen i dag er en betydningsfull dag.

Den er din!

G. Brandes

VANNRETT

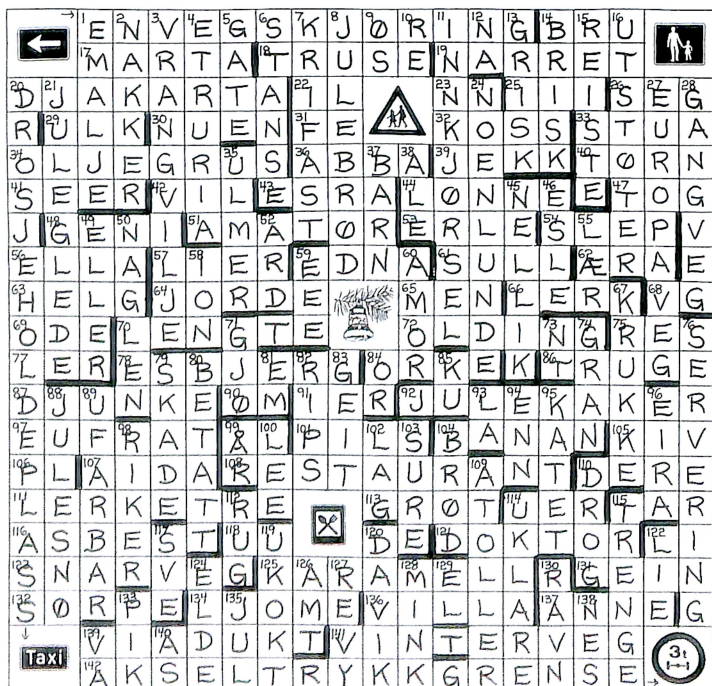
- 1 Se ill.
- 17 Fjellovergang
- 20 Flatemål
- 21 Elv i M & R
- 22 Munningen
- 24 Hovedstad i Asia
- 25 Tall
- 27 Avslag
- 28 Grep
- 29 Årstid
- 30 Laps
- 31 Dressing
- 32 Forhenværende
- 33 Guttenavn
- 35 Pålitelig
- 37 Se ill.
- 41 Styre
- 42 Ekte
- 43 Stige
- 45 Totter
- 47 Vende
- 49 Land
- 52 Kraftig
- 55 Bindeord
- 56 Løp
- 57 Arbeidsrom
- 58 Erbium
- 59 Tjenestedrakt
- 62 Nedbør
- 64 Fenghette
- 66 Like
- 68 Landskap i Egypt
- 70 Stoff
- 71 Ferdighetsløp
- 73 Eie
- 74 Salt
- 79 Fire
- 80 Regne

- 82 Alias
- 83 3,14
- 84 Interj.
- 85 Erobre
- 86 Marg
- 87 Stein
- 89 Gud
- 90 Områder
- 92 Spire
- 94 Benk
- 95 Bedrift
- 98 Grådig
- 100 Komp. retn.
- 101 Flammer
- 103 Stat i India
- 104 Treet
- 106 Drikk
- 107 Bevilge
- 109 Hovedstad i Asia
- 111 Europeer
- 114 Vasker
- 115 Plyndre
- 117 Skipsbet.
- 119 Sportsutstyr
- 121 Mark
- 122 Merke
- 123 Klokke
- 124 Periode
- 125 Tall
- 126 Tall
- 127 Fyrstetittel
- 129 Veddeløp
- 130 Forekomme
- 133 Bilkjennetegn
- 134 Korn
- 135 Fri
- 137 Irland
- 138 Visne
- 139 Vokalist
- 140 Betale

LODRETT

- 1 Tittel
- 2 Kommune I M & R
- 3 Topp
- 4 Luft
- 5 Pike
- 6 Pikenavn
- 7 Naboer
- 8 Snabelen
- 9 Rekke
- 10 Aur
- 11 9845
- 12 Guttenavn
- 13 Svakt
- 14 Mål
- 15 Muse
- 16 Se ill.
- 18 Mehe
- 19 Kone
- 22 Se ill.
- 23 II
- 26 Pikenavn
- 34 Omgang
- 35 Veier
- 36 Vokaler
- 38 Pronomen
- 39 Smile
- 40 Irritere
- 44 Plante
- 46 Renn
- 47 Skritt
- 48 Kj.tegn
- 50 Sjarm
- 51 Pikenavn
- 53 Tre
- 54 Spenn
- 55 Like
- 58 Fellesskap
- 60 Ukjent
- 61 Naboer
- 62 Se ill.
- 63 Guttenavn

- 65 Yrke
- 67 Fugl
- 68 Kake
- 69 1400
- 72 Bevege
- 73 Lage masker
- 74 Pikenavn
- 75 Lokk
- 76 Fisk
- 77 Brenne
- 78 Dikt av Kipling
- 81 Grunne
- 83 Hovedstad i Europa
- 87 Se ill.
- 88 Fisk
- 90 By i Sør-Yemen
- 91 Pikenavn
- 93 Dekke
- 94 Vakker
- 95 Note
- 96 Oppdrette
- 97 Trekk
- 98 Like
- 99 Middag
- 102 Fisk
- 105 Se ill.
- 108 Hustru
- 109 Støter
- 110 Mannen
- 112 Munn
- 113 Kulen
- 115 Sjenere
- 116 Fugleøy
- 117 Pukk
- 118 Tall
- 120 Vintertorsk
- 122 Tidl. sanggruppe
- 124 Tall
- 128 Gull
- 131 Fart
- 132 Område
- 133 En Myhre
- 136 Trau (omv.)



**LØSNING PÅ
«VEGKRYSS NR 4-91»**

Vinnere ble:

1. Astrid Engås, Molde
2. Jan Arild Johansen, vegkontoret
3. Jakob Ora, Molde

Vi gratulerer vinnerne!

KRYSSORD

av konsulent Terje Haug

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

De tre første uttrukne riktige løsninger premieres med 2 Flaxlodd.

Løsningen legges i konvolutt merket "Vegkryss nr. 4-91" og sendes
Vegkontoret
Fylkeshuset
6400 Molde

innen 15. mai 1992

Innsender:

Adresse:

Postnr.: Poststed:

VI TREFFES

Korrespondanseskytinga for 1991 ble arrangert av Statens vegvesen Nordland.

Vi deltar selvfølgelig med fynn og krutt som tidligere år. Av 181 skyttere hadde Møre og Romsdal 40 skyttere med. Ikke dårlig, da det er 9 fylker pluss Vegdirektoratet som kjemper om heder og ære.

Vårt fylke markerer seg med mange fine plasseringer. Damene er godt representert da 6 kvinnelige skyttere er fra vårt fylke av totalt 27. De ligger pent samlet på den nederste halvdel av resultatlista med henholdsvis nr. 12 Marit Romuld, 13 Torild Wirum, 16 Marit Aasprong, 18 Kjersti Kjell, 20 Unni Due, 21 Sølvi Berg. De innfridde ikke forventningene etter fjorårets skytebragd, men presset kan bli for stort. Med litt mere trening er de oppe igjen på 1990 nivå.

På herresiden er deltakelsen større og spredd i nesten alle klasser. I klasse 1 ble Kjell Fylling nr. 3, nr. 5 Olav Grevsnes, 6 Stig Folkestad, 8 Ove Røbekk, 16 Oddvar Gjelstenli, 19 Harald Oterhals, 31 Jon Isvik, 32 Arvid Bøe, 33 Ingvar Rødal, 38 Roar Liaskar, 41 Jens Monsholm, 42 Jan Petter Bordal, 55 Frank Bordal, 60 Asbjørn Wigum, 66 Kjell Stenså, 67 Einar Rødset, 69 Kåre Bakken.

I klasse 2 toppet Arne Glomstad med praktskyting og poengsum 269. Deretter kom Bjørn Andersen på 5. plass, nr. 10 Steinar Dromnes, 14 Erling Rørhus, 20 Finn Heggset.

I klasse 3 havnet Alf Hjelvik på 5. plass, nr. 10 Tore Andersen, 13 Bjørn Heggset, 17 Gunnar Moe, 24 Egil Bakke, 25 Arvid Talseth, 27 Kjell Ramstad.

I klasse 4 markerte Arnstein Ose seg med en 6. plass, som er god skyting. Nr. 11 Asbjørn Ødegård, 16 Odd Erik Lønsethagen, 19 Daniel Bjørkedal, 20 Stig Grevsnes.

I klasse 5 og 6 hadde vi ingen deltakere, det er heller ikke enkelt å komme dit når kravet er henholdsvis 270 og 279 poeng. På skytebanen må man ha litt flax og ha dagen hvis resultatet skal bli bra.

Fin innsats av alle skyttere og tiden nærmer seg til neste bolk, der vi igjen skal vise hva vi greier.

Vi treffes!

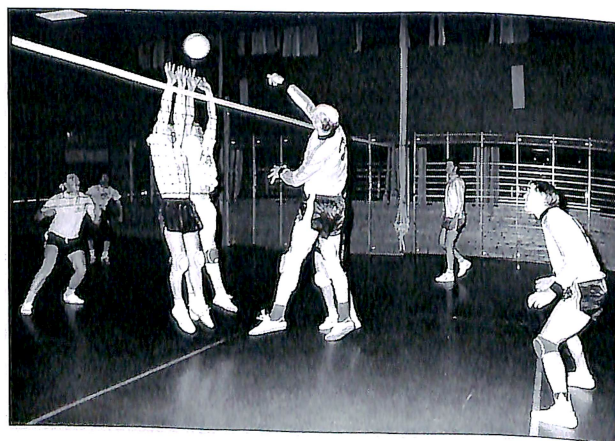
Skyteoppmann
Tore Andersen

«DOBBELT- SMASH»

I årets bedriftsvolley-ballserie i Molde har Vegvesenet to lag i 1. divisjon. Etter fjorårets jubelsesong for andrelaget, som berre fekk eit tap i 2. divisjon, hadde vi store forventningar til årets sesong.

Førstelaget har spelt i 1. divisjon i årevis og har hevda seg svært bra. Den 16. desember i fjor var alt klart for den store kampen mellom førstelaget og andrelaget. Spørsmålet var om førstelaget med ein gjennomsnittsalder på nærare 50 år skulle vinne og bevare sin posisjon eller om det no var på tide at det mykje yngre andrelaget overtok som det ledande laget i Vegvesenet. Resultata på trening var imidlertid ikkje så oppløftande for andrelaget med tap i kvar trening mot førstelaget. I kampen den 16. desember var andrelaget sin taktikk å presse førstelaget med gode server, men førstelaget viste sin styrke og vann klart med settsikker 3-0. Andrelaget har imidlertid ikkje gitt opp enno og prøver igjen i returkampen som skal spelast i mars. Tabellsituasjonen viser at førstelaget ligg midt på tabellen etter halvspelt serie medan andrelaget er nest sist.

Rolf Arne Hamre



Rolf Arne Hamre og Halgeir Brudeseth klarer ikkje å stoppe Terje Lindstad sin knallharde smash. Per Åge Brevik (t.v.) og Leif Magne Lillebakk på kvar si side av nettet, er begge klar til å ta returen.

5. Plass på Stafetten

Årets arrangement fant sted 2 mil utenfor Steinkjer, på Henningsvola skistadion. Mesterskapet gikk av stabelen lørdag 8. og søndag 9. februar.

Møre og Romsdal var representert med tre løpere, som resultatmessig oppnådde jevnt bra resultater. På lørdagens 10 km individuelt kom Jan Nygaard og André Moltubakk henholdsvis på 4. og 10. plass i klasse 16-34 år, mens Magne Nauste gikk inn til en sterk åttende plass i den harde klassen, 35-44 år.

På søndagens stafett endte Møre og Romsdals lag på 5. plass av de totalt 18 herrelag som stilte til start, etter å ha vært i teten ved første veksling.

Ellers så er det sosiale vel så viktig som det sportslige ved et slikt arrangement, med stilig bankett på lørdagskvelden, med muligheter for å treffe vegfolk fra Finnmark i nord til Rogaland i sør (Agder-fylkene deltok ikke denne gangen).

Neste års arrangement skal (med forbehold om godkjenning fra vegkontorets ledelse) holdes her i Møre og Romsdal. Det tas sikte på å benytte NM-traséene på Skaret ved Molde og bør bli en fin utfordring for bedriftsidrettslaget ved vegkontoret.

Jan Nygaard



Magne Nauste gikk inn til en sterk 8. plass i sin klasse.

André Moltubakk i fint driv.



Møre og Romsdal sine tre «VM»-deltakere: André Moltubakk (t.v.), Magne Nauste og Jan Nygaard.

C

