

VEG OG VIRKE

VEGDIREKTORATET
25 SEPT. 1992
BIBLIOTEKET
STATENS VEGVESEN MØRE OG ROMSDAL

BEDRIFTSBLAD FOR

Nr. 3

September 1992

20. årg.





VEG OG VIRKE

BEDRIFTSBLAD FOR
STATENS VEGVESEN MØRE OG ROMSDAL

Nr. 3

September 1992

20. årg.

INNHALD

Ledelsen har ordet	3	HISTORIE	
VEGNYTT		Gåsegang.....	6
Krifast åpnet	7	Veghistorie på Høgset.....	11
Vegtrafikksentral.....	5	Gammel plog.....	24
Kjelbotn-Remmem åpnet	4	SMÅNYTT	
Vegen til Tjeldbergodden	21	Ib på utstilling	15
Aursundprosjektet	14	Bruk sykkelhjelm	20
Ny bru over Bøfjorden	25	Nytt fra FTU.....	26
Ny Krifastkonferanse.....	15	DEBATT	
PROFILER		Fogderistrid	27
Møt biltilsynet	17	PERSONALIA	25
Ny vegdirektør	5	KRYSSORD	30
Celebert besøk.....	6	RETTSVESENET	
MILJØ		Dom i støysak	22
Miljøgata på Batnfjordsøra.....	23	Forlik	22
Satser på rasteplasser	16		
På velferdstur	12		
BEDRIFTSIDRETT			
Løpsfesten	13		
Vegmesterskapet i Sogn	26		
"VM" i presisjonskøyning	28		

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: 07 25 80 00, Telefax: 07 25 83 28

Opplag: 2500

Etter ønske frå vegsjef E. Vollset vert side 3 stilt til disposisjon for ansatte i Statens vegvesen Møre og Romsdal. Under vignetten "Ledelsen har ordet" er det avdelingsingeniør Harald Buvik som har ordet.

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

Framsida: Offisiell opning av Krifast.
Foto: Per Tormod Nilsen, Molde.

Baksida: Frå "VM" i presisjonskøyning.
Foto: Per Tormod Nilsen, Molde.

Deadline for neste nr. er 2. november 1992..

Sats og trykk:
EKH trykk A/S, Molde. Tlf. 07 21 11 33

Ledelsen har ordet:

Innføring av nytt økonomistyringssystem

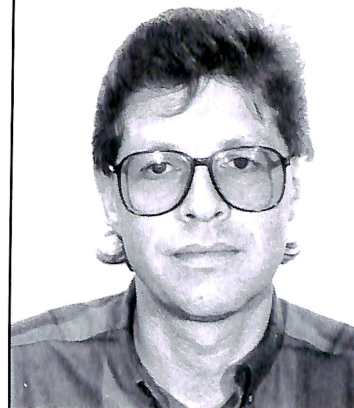


Foto: Romsdals Budstikke

Statens vegvesen står nå i de nærmeste 1 1/2 år foran arbeidet med å innføre et helt nytt økonomistyringssystem i etaten. Økonomistyringssystemet, som har fått navnet KRØSUS skal avløse dagens PBR som er basert på 20 år gammel teknologi og som etter hvert er blitt dyrt i drift. KRØSUS er et system som er bygd opp i ulike moduler, noe som gjør det svært fleksibelt og hvor endringer kan foretas på enkel måte. Med KRØSUS tas det sikte på å oppnå følgende:

- bedre og raskere dokumentasjon
- bedre og raskere beslutningsgrunnlag
- lavere driftskostnader

Hovedfilosofien til KRØSUS er at vi skal kunne plassere kostnader og fysisk ressursbruk der de hører hjemme – med andre ord finne ut hva som blir brukt hvor.

KRØSUS er en konsekvens av omorganiseringen som delte etaten inn i resultatenheter. Lederne vil nå kunne ha et klart definert resultatansvar, og for at det skal kunne drives reell målstyring, må vi ha et moderne økonomistyringssystem som virkelig viser hva ting koster i Vegvesenet. Med KRØSUS får vi en bedre dokumentasjon av oppnådde resultater. KRØSUS må derfor ses klart i sammenheng med målstyringsprinsippet, årsplanarbeidet, resultatoppfølgingen og den økte fokuseringen på produktivitet i Statens vegvesen. KRØSUS vil også gjennom definerte prosesskoder gi et klart regnskapsmessig skille mellom hva som er Vegvesenets forvaltningsoppgaver og hva som er produksjon, noe som også er nødvendig i en konkurransesituasjon.

Arbeidet med å innføre KRØSUS vil komme til å kreve store ressurser. Til tross for det vil KRØSUS på lang sikt være klart lønnsomt ettersom de årlige besparelsene sammenlignet med PBR ligger på ca. 30 mill. kr for hele landet.

Det er en klar forutsetning at KRØSUS skal gi gevinst for Statens vegvesen. Det er en like klar forutsetning at denne gevinsten *ikke* skal tas ut i form av reduserte stillinger og dermed oppsigelser. Enkelte kan bli omplasserte og få nye arbeidsoppgaver, men det er altfor tidlig å si i hvor stor grad det eventuelt vil skje. Etaten tar også et klart ansvar for kompetanseoppbygging og opplæring i de tilfellene dette vil skje.

Gjennomføringen av KRØSUS skal gjennomføres som en åpen prosess med forpliktende medvirkning fra tjenestemannsorganisasjonene og den enkelte medarbeider.

Det synes ganske klart at nesten alle medarbeiderne på en eller annen måte vil bli berørt av KRØSUS. Et stikkord i så måte er opplæring som vil bli omfattende og tidkrevende. Nye koder og begreper som i dag er fremmede skal innarbeides. Spørsmålet om eventuell uteregistrering har vært diskutert i lengre tid i KRØSUS-sammenheng uten at det på sentralt hold er tatt noe endelig stilling til dette. En eventuell prøveordning med uteregistrering i fylkene vil tidligst kunne skje en gang i 1994. De EDB-driftsansvarlige får helt ny teknologi å forholde seg til. KRØSUS skal i motsetning til PBR kjøres lokalt og drives lokalt. En konsekvens av dette vil være at EDB-seksjonen må styrkes.

Selve den fysiske innføringen av KRØSUS vil her i fylket skje i tidsrommet 1. september – 1. november 1993. Innen den tid skal nytt utstyr være montert og en omfattende opplæringsperiode være gjennomført. Innføringen av KRØSUS vil helt sikkert ikke skje uten problemer og overraskelser når et slikt svært apparat er i sving. Det mest spennende ved hele prosessen vil likevel først skje når vi er på "luften" fra 1. januar 1994 og skal kjøre KRØSUS selvstendig. Først da vil vi få svar på om resultatet svarer til forventningene. En svært viktig faktor i så måte vil være den enkelte medarbeiders ansvar og lojalitet til målstyringsprinsippet generelt og produksjonsstyringssystemet i KRØSUS spesielt.

Harald Buvik

"NO VERT DET RO!"

Det er eit nytt liv som startar for oss no. Det er uvant at trafikken vert borte. Ingen vogntog skal lenger dure forbi husa våre dag og natt. No vert det ro!

Det var Magny Sæterøy, ein av dei mange naboane til den gamle riksvegen mellom Kjelbotn og Rømmem som sa dette, etter at den nye riksvegsparsellen på riksveg 1 vart opna 9. juli.

Planlegginga av nyvegen starta alt i 1970. I februar 1990 kom arbeidet ned skogrydding i gong. Og etter vel to år var vegen køyreklar.

Den 4,5 kilometer lange vegstrekninga er bygd etter standardklasse H1. Vegen har to køyrefelt og ei totalbreidde på 8,5 meter. Det er og bygd 1,2 kilometer sidevegar til Brastad og Rømmem. Gangvegar, avkøyrslar og skogsvegar inngår i anlegget. Årsdøgntrafikken på gamlevegen var i 1990 på 2 000. I år 2000 er den venta å auke med 1 000 til 3 000 køyrety. Budsjettet på 38 millionar vart ikkje overskridt.

Riksvegstrekninga Kjelbotn-Rømmem er bygd etter stamvegstandard slik at den saman med eventuell bru over Tresfjorden skal kunne inngå i stamvegen mellom Ålesund og Åndalsnes.

Den nye riksvegsparsellen har fått høg standard, og den innbyr til rask køyring. Men eg vil be alle om at dei køyrer ansvarsfullt og forsiktig. Den gamle strekninga på riksveg 62 var smal, svingete med mange stygge avkøyrslar. Det er inga tvil om at verdien av nyvegen er stor.

Vi rekner med at ei forlenging av riksvegen gjennom Helland kan starte i 1998. Vi legg no siste hand på hovudplanen. Den skal leggjast fram



Her vert den nye vegsparsellen Rømmem-Kjelbotn offisielt opna. Frå venstre ass. vegsjef Paul Bølset, ordfører Petter Inge Bergheim og anleggsleiar Einar Drugli. Foto: Tore Witsø

Første kjøretur på nyvegen. Frå venstre grunneier John Salthammer, anleggsleiar Einar Drugli, ass. vegsjef Paul Bølset og ordfører Petter Inge Bergheim.



for politisk handsaming i Vestnes i år, sa assisterande vegsjef Paul Bølset før han og anleggsleiar Einar Drugli bisto ordfører Petter Inge Bergheim med å klippe snora som markerte at vegen vart opna for trafikk.

For bygdefolket, som gjennom alle år har slitt med støyande gjennomgangstrafikk rett forbi kjøkkentrappa, markerte vegopninga byrjinga på ei ny tid. Ein av dei mest glade personane vi traff opningsdagen, var 74 år gamle Olav B. Ødegård.

Eg har budd ved vegen så lenge at eg hugsar folk køyrde med hest og vogn. Etter kvart

som trafikken auka og farta har vorte større, blei det stadig verre å bu og å sykle langs vegen, fortalde han.

Ordfører Petter Inge Bergheim sa at 9. juli var ein stor dag for Vestnes kommune. I sin tale ved snora og seinare ved festen fekk Statens vegvesen Møre og Romsdal høyre mange gode ord. Ordføreren nemnde spesielt det gode samarbeidet mellom kommunen og Statens vegvesen. Ikkje minst fekk anleggsleiar Einar Drugli ros for den måten han har leia arbeidet på. For riktig å understreke den gode samarbeidsanda, fekk Einar Drugli

og Paul Bølset overrakt kvar sitt tinnfat som ein takk frå Vestnes kommune.

Den nye vegen er tilpassa travle menneske i raske bilar. Likevel voner eg at neste etappe, Rømmem-Helland, kan kome raskt, sa Bergheim som i sin tale tok eit samferdselshistorisk tilbakeblikk i Vestnes.

Etter opninga inviterte ordføreren Paul Bølset, Einar Drugli og John Salthammer, ein av dei eldste naboane til gamlevegen, på ein kjøretur langs etter nyvegen. Den gjekk med hest og kjerre og med Odd Jarle Talberg som kusk.



OLAF SØFTELAND ny vegdirektør

Det er en fullblods vegmann som har tatt over vegdirektørembetet. Olaf Søfteland (55) er sønn av vegarbeider og han har vært i etaten i 32 år. Allerede som 15 åring var han med på asfaltlegging blir det fortalt.

Inntil Olaf Søfteland tok over som vegdirektør etter Eskild Jensen 1. september var han tilsatt som teknisk direktør i Vegdirektoratet. I 1960 ble han uteksaminert som sivilingeniør fra NTH i Trondheim. Løpebanen i etaten startet Søfteland først som ekstraingeniør og senere som avdelingsingeniør II på Hordaland vegkontor. Fra 1963 til 1967 var han tilsatt som avdelingsingeniør I i Vegdirektoratet og senere fram til 1973 som overingeniør I og II. I årene 1973 - 78 var han tilsatt som driftssjef ved Hordaland vegkontor. Fra 1978 til 1981 var han vegsjef i Buskerud, og i 1981 flyttet han tilbake til Vegdirektoratet som trafikkdirktør. Inntil han ble tilsatt som vegdirektør var han tilsatt som teknisk direktør i Vegdirektoratet.

Det manglet nok ikke på rykter og spekulasjoner i forbindelse med utnevnelsen av ny vegdirektør. Når samferdselsminister Kjell Opseth hentet sin kandidat fra hjertet av Statens vegvesen kom det kanskje overraskende på mange.

Olaf Søfteland er i første omgang tilsatt som vegdirektør for en åremålsperiode på seks år.



Som mange kanskje kjenner til skal det opprettast 5 regionsentralar for å styrkje/ivareta overvaking, styring og informasjon på ein betre måte. Møre og Romsdal skal (saman med Trøndelagsfylka) knyttast til regionsentralen på Heimdal (Trondheim).

Fylket vårt har stort behov for overvaking av tunnelar, flytebru, utsette samband som må stengjast ved høg sjø/storm, rasstrekningar o.l. Vi har derfor no fått godkjent å opprette lokal vegtrafikksentral for Møre og Romsdal.

Den lokale vegtrafikksentralen skal liggje på den nye vegstasjonen i Molde. Bemanninga skal byggje på/samordnast med oppsynsberedskapen ved Molde vegstasjon. I tidsrommet 1. oktober - 1. mai vert sentralen bemanna frå kl. 0630-2200 på vanlege arbeidsdagar og på dagtid (1 skift) på laurdag og søndag. I sommarhalvåret vert sentralen berre bemanna i normal arbeidstid.

Når den lokale sentralen ikkje er bemanna vert "oppgavene" ivaretekne av regionsentralen på Heimdal. Ordninga skal vere "operativ" frå 1. oktober 1992.

Det vil verte gjeve meir detaljert informasjon når ordninga vert sett i verk.

Ivar Hol

CELEBERT BESØK

Statssekretær Anne Karin Saus og forskningsdirektør i Vegdirektoratet Kaare Flaate, fikk oppleve gammel og ny tid under besøket i Møre og Romsdal. Først ble turen over Skodjestraumen bru tatt, for så i neste omgang å ta beina fatt over hengebrua på KRIFAST. Foto: Overingeniør Anders S. Moen



Statssekretær i samferdselsdepartementet Anne Karin Saus, besøkte Møre og Romsdal 11. og 12. juni. Besøket startet med befaringen på sambandet Ålesund-Valderøy-Giske, og senere på dagen ble biltilsynet i Ålesund avlagt et besøk. I løpet av dagen fikk statssekretæren også en orientering om vegspørsmålene i byen.

Molde ble det gitt en orientering om Aursundprosjektet, og andre utbyggingsoppgaver i fylket. Etter befaring på Skåla-vegen, gikk turen til KRIFAST. Her ble det selvsagt gitt en brei

orientering om det banebrytende anlegget. Fra Høgset gikk turen over Atlanterhavsvegen og til Kristiansund, før statssekretæren fortsatte turen med fly til Alta.

Med på turen var også forskningsdirektør i Vegdirektoratet og tidligere vegsjef i fylket, Kaare Flaate. Statssekretær Anne Karin Saus fikk oppleve gammel og ny tid i fylket vårt ved først å trække over den gamle Skodjestraumbua for så neste dag å ta turen til beins over Gjemnessundbrua - hengebrua - på KRIFAST.



HISTORISK GÅSEGANG

Avtroppende vegmester Torvald Hoel i T-8, har i sin lange og innholdsrike periode i etaten opplevd mye. En av de mange koselige episodene han minnes, og som han sørget for å feste på celluloiden, var gåsefamilien på vandring sommeren 1987. Stolt og målbevisst, med mor i spissen, kom familien vaggende oppover Lilledalsvegen forbi vegstasjonen i Trædal på Sunndalsøra. Som en ekstra sikring, nesten bakerst, passet gåsefar på femlingene. Selvsagt, all trafikk stanset og tilfeldige forbipasserende holdt seg på ærbødig avstand mens prosesjonen vagget forbi. Målet for turen, som trolig startet fra småbåthavna på Håsen, var Tredalspollen. De små skulle lære svømmekunsten.

Hvordan det gikk med familien til slutt vet jeg ikke, men jeg går ut i fra at ungene lærte å svømme. Selv om det nå er noen år



siden jeg traff gåsefamilien, vil jeg gjerne dele opplevelsen med Veg og Virke. Kanskje bildet og kan minne oss om at vi må ta vare på miljøet rundt oss, sier Torvald Hoel.

STORSTILT KRIFASTÅPNING





DEN STORE

Torsdag 20. august vil for all fremtid stå som en av de aller største merkedagene for Statens vegvesen, Kristiansund, Frei og hele Nordmøre. Den offisielle åpninga av Krifast, drømmen som ble virkelighet, markerte samtidig at et av de aller største samferdselsprosjekt i vårt land var gjennomført.



Det ble en riktig storstilt Krifast-åpning, som samtidig markerte innledningen på en ny tid for Nordmøre. I strålende vær, med sol fra nesten skyfri himmel, glade ansikt, flaggprydete hvite stenger så langt øye kunne se, en rekke prominente gjester til stede på

ærestribunen, smånervøse vegfolk tett opp til klippestedet, en oppstilt kortesje med veteranbiler og kanonsalutt la fin ramme omkring seremonien. På Spelmannshaugen, like ved tunnelinnslaget og i området omkring, hadde tusensvis av mennesker møtt fram.

Feiende korpsmusikk, fremføring av Dagfinn Kochs åpningsfanfare og det spesialkomponerte verket, "Den nye tid", med musikk av Knut Nystedt og tekst av Hans Kristiansen ble fremført før statsminister gikk på talerstolen. Gro Harlem Brundtland, som

foretok sin aller første veg-åpning, kuttet snora med sikker hand og spesiallaget kniv. Talerrekka var lang, men en ekstra spiss på markeringa satte avgåtte vegdirektør Eskild Jensen. Han var ute på sin siste offisielle åpning, og utpekte med brask og bram at



Flere tusen mennesker hadde møtt fram til åpningsseremonien på Spelmannshaugen på Frei.



Larsbakken barnehage på Tingvoll møtte med gjestene og alle andre med vakker sang på Øydegard.



Fylkesordfører Grete W. Bjørlo med favnen full av blomster.



FESTDAGEN



Statsminister Gro Harlem Brundtland foretok den offisielle åpninga. Dette var hennes første vegåpning.



Krifast-åpninga var tidligere vegdirektør Eskild Jensens siste offisielle handling.



Kjentfolk på Høgset. Prosjektleder Andor Wicken, vår statsminister Gro Harlem Brundtland, ordfører Kjell Martin Sæther i Gjemnes og oppsynsmann Terje Anundsen.

Krifaståpninga var den mest fantastiske vegåpning han noen gang hadde vært med på.

Etter den offisielle åpninga, ble de flere hundre gjestene tatt med på en rundtur i ti busser til de forskjellige deler av anlegget. På Øydegard i Tingvoll

kommune ble gjestene med statsministeren i spissen ønsket velkommen med vakker barnesang. Det sørget de små fra Larsbakken barnehage, som med blomsterkrans i håret og omkranset av bare blide ansikt fikk fram det riktige go'smilet hos Gro og hennes

følge. På Høgset ble følget møtt av Gjemnesordføreren og mange hundre sambygdingar. I et tett pakket program var det også lagt inn tid til et besøk i den veghistoriske utstillinga. Resten av dagen var like strengt belagt som åpningsseremonien. Det gikk unna

med pressekonferanser, lunsj, dukketeater, operaforestilling, grillsekskap, utekonserter, stor festmiddag og lokale arrangement. Den storstilte dagen ble avsluttet med festfyrverkeri fra Nordlandskaia i Kristiansund, Freikollen, Reinsfjellet, Harstadfjellet og Frei grendehus.



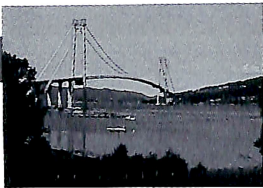
I Flatset-sundet samlet flere geitbåter seg.



Denne gamle tohjulingen var en av de mange veterankjøretøyene som deltok i åpningsseremonien.



Stor og liten koste seg i finværet.



ÅPNING AV KRIFAST 20. AUGUST 1992

"Sikker medaljeplass"

Fastlandsforbindelse for Kristiansund og Frei – KRIFAST – som i dag åpnes offisielt, er det største og mest omfattende vegprosjekt som noen gang er gjennomført her i fylket.

Ja, ved at vi med 25 km ny riksveg erstatter fire ferje-forbindelser og innenfor ett og samme prosjekt har alle dagens aktuelle måter å krysse fjorder og sund på, tror jeg også sambandet kvalifiserer til i alle fall sikker medaljeplass på landsplan.

Her har vi nemlig:

- Landets lengste under-sjøiske vegtunnel, Freifjord-tunnelen på 5,1 km.
- Norges lengste hengebru, Gjønnessundbrua, totalt 1257 m, med et hovedspenn på 632 m, den første av sitt slag i landet.
- Flytebrua i Bergsøysundet – en helt nyutviklet konstruksjon i verdenssammenheng, en spenstig stålbue over det 900 m breie sundet, bare fastholdt i endene. Et virkelig pionerprosjekt i utviklings- og byggesammenheng.
- Og sist Straumsundbrua, den 412 m lange tradisjonelle, trauste "norske" betongbrua av den velkjente FFB-typen som er nyttet i mange andre fjordkryssinger.

Det er saledes et omfattende, spennende og teknisk sett svært interessant prosjekt som nå kan åpnes. Et stort antall besøk av fagfolk fra inn- og utland bekrefter dette.

Lokalt har det målbevisst vært arbeidet for å få gjennom-

ført fastlandsforbindelsen i mer enn 40 år.

Statens vegvesen kom for alvor inn i bildet i 1977 da Stortinget vedtok at videre utredning skulle skje som riksvegprosjekt.

Etter den tid er det utført omfattende undersøkelser, utredninger og planlegging. Statens vegvesen i fylket har stått for planarbeidet med veger, tunnel og de mindre bruene, mens de store, banebrytende brukonstruksjoner er tatt hånd om av Vegdirektoratets bruavdeling i samarbeid med landets fremste konsulentfirmaer og tekniske ekspertise, blant annet fra NTH og SINTEF-miljøet.

Siden anleggsarbeidene startet for alvor i 1989 er det på anlegget utført om lag 800 årsverk. I tillegg har prosjektet gitt gode ringvirkninger for næringsliv og leverandører i distriktet.

Vi har også med glede konstatert at lokale entreprenører har vist seg kompetente og konkurransedyktige og ved positivt samarbeid har gjennomført vesentlige deler også av de store arbeidene ved siden av de landsdekkende entreprenørene. Vegvesenets egne folk har stått for tilretteleggende og koordinerende nøkkelarbeider.

På et teknisk komplisert anlegg, med komprimert byggetid, må det alltid regnes med overraskelser underveis. Pionerprosjektet KRIFAST har heller ikke unngått det. Men med konstruktivt samarbeid mellom rådgivere, entreprenører og Vegvesenets byggeledelse er problemene taklet etter hvert og prosjektet kunne tas i bruk 4 måneder før opprinnelig plan.

Kostnaden for heile utbygginga blir ca. 1040 mill. 1992-kroner. Dette er et stort beløp, men vi er glad for å kunne konstatere at det likevel ligger mellom 1 og 2 % under den ramme Stortinget la til grunn. Vi får nå håpe at trafikkprognosene og dermed inntektene slår til like godt, slik at de ca. 60 % av anleggskostnadene som trafikantene skal betale i form av bompenger blir innbetalt innenfor beregnet tidsramme.

Nå, ved anleggets avslutning og offisielle åpning må jeg få lov til å si at Statens vegvesen Møre og Romsdal er stolt over en vellykket gjennomføring av en utfordrende og spennende oppgave.

Vår gratulasjon og takk må gå til alle som ved sitt bidrag har gjort dette mulig – fra lokale bidragsyttere, overordnede myndigheter og finansieringsinstitusjoner, til alle de som reit praktisk har stått for gjennomføring av anleggsarbeidet, såvel entreprenører som Vegvesenets egne folk.

Det at arbeidet er utført godt innenfor fastlagt tids- og kostnadsramme forteller at arbeidet er gjennomført av fagfolk med topp arbeidsinnsats, god utnyttelse av arbeidstid og driftsmuligheter samt fin



koordinering av alle delarbeider.

Til slutt må jeg få trekke fram og berømme vår egen byggelederstab med prosjektleder Andor Wicken i spissen. De har stått på med full innsats fra begynnelse til slutt og gjennomført jobben på en mønstergyldig måte. De har ikke vært opptatt av å telle overtidstimer, men av å gjøre en jobb.

Og endelig min spesielle takk og gratulasjon til A/S Fastlandsfinans sin daglige leder Knut Engdahl for det alltid positive, nære, gode samarbeidet som i høg grad har bidratt til den vellykkede gjennomføring.

Jeg tør så be statsminister Gro Harlem Brundtland foreta den offisielle åpning.

E. Vollset



DRØMMEN BLE VIRKELIGHET

Åpninga av Krifast innebærer en gammel drøm som er blitt til virkelighet. Planene om fastlandsforbindelse for Kristiansund og Frei er ikke av ny dato. Allerede i 1958 ble den såkalte Fastlandskomiteen dannet, som la fram tanken om en tunnel under Freifjorden og hengebru over Gjemnessundet og Bergsøysundet. Det er langt på veien disse planene som nå er gjennomført, sa statsminister Gro Harlem Brundtland, som i sin tale også kom inn på orkanen og alle ødeleggelsene den la etter seg. Hun avsluttet med å si at; - La oss derfor se på den endelige gjennomføringen av Krifast som en viktig del av gjenreisningsinnsatsen.

STERK HONNØR

Byggingen har på mange måter eventyrglans over seg, men vil raskt bli et positivt bidrag til hverdagen. Nå ligger anlegget her. Bruk det og bevis at kravet var berettiget. Jeg vil gi en sterk honnør til Statens vegvesen som byggherre. Sjøl har jeg jobbet i det private næringsliv og vært med på flere store byggeprosjekter. Jeg har vært ute i en vestavindkuling før, men jeg er imponert over Vegvesenet som etat. De har vært helt topp-profesjonelle, ryddige og dyktige på alle hold. Statens vegvesen er et eksempel til etterfølgelse for det private næringsliv, sa "Krifastgeneralen" Knut Engdahl.



IMPONERENDE!

Krifast er imponerende, men også en påminnelse om at visjoner, engasjement og samarbeid skal bære verdens beste fylke enda mer fremover, sa fylkesordfører Grethe W. Bjørlo.

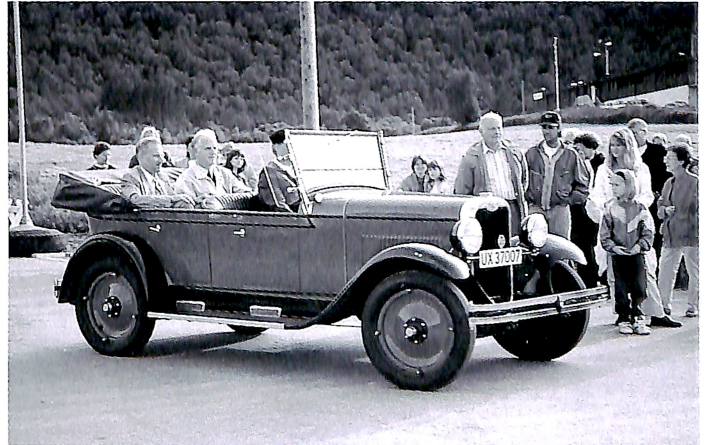
EN MILEPEL

De fleste milepeler i samferdselssektoren her i fylket er skapt gjennom enkeltmenneskers fantasi, kreativitet og utholdenhet. En visjon blir framsatt, møtt med vantro, latter og hoderystende medlidenhet. Gjennom seire og nederlag ble visjonen til virkelighet. Slik ble Krifast til, – på samme måte som de fleste av våre dristige prosjekter, sa fylkesmann Alv Jakob Fostervoll. Han avsluttet med å slå fast at slagordet "By og land hand i hand" har fått ny aktualitet og en ny sjanse.



Veghistorisk utstilling

Utstillinga er en demonstrasjon av maskinell utvikling. Vegvesenets del av utstillinga forteller oss at den maskinelle revolusjonen ikke er mer enn 35 år.



Standsmessig til torgs. Vegsjef Eivind Vollset og Knut Engdahl, som åpnet den samferdselshistoriske utstillinga, ble fraktet til det gamle ferjeleiet i en skikkelig veteranbil.

Det var vegsjef Eivind Vollset som sa dette da han åpnet den samferdselshistoriske utstillinga på Høgset. Utstillinga ble arrangert i forbindelse med Krifast-åpninga.

Fram til 1950-årene foregikk det meste av vegarbeidet manuelt. Det var viktig å legge vegen slik i terrenget at en slapp å flytte for mye masse, bygge lange bruer eller sprengre fjell. Håndboring, trillebår, steinvaggar, stubbebrytere og annet håndverktøy holdt skansen fram til krigsutbruddet i 1940.

Nettopp det var det vi gjennom vår utstilling ville fortelle. Det var ikke vanskelig å overtale Vollset til å prøve, håndboren fra 30-årene og sluksebåra som var i Vegvesenets tjeneste langt inn på 60-tallet. Han hadde god kontroll på både boret og båra.

En del av utstyret som vi viste, feltessa, karbidlykta, parafinlykta og en del annet

håndredskap ble brukt da Vulviktunnelen på Gyl ble bygd i 1955. Dette utstyret sammenlignet med høyteknologien som ble utviklet og nyttet på Krifast, skulle med all tydelighet fortelle om den maskinelle revolusjonen i Vegvesenet.

Og nettopp "maskinrevolusjonen" var det som opptok de fleste som besøkte standen vår. For møtet med stubbryteren, den gamle gruskrapa og dynamittvarmeren vekket nok mange minner hos den eldre garde.

Utstillinga dreide seg ikke bare om veghistorie. Spennvidden var stor, og steinsamlinga fra utgravingene på Bergsøya var interessant. Det samme var den "motorhistoriske" delen av utstillinga. Noen av godbitene som ble vist, og som nok opptok de rundt 2 000 besøkende mest, var nettopp kjøretøyene helt tilbake til de glade 20-årene.

VELFERDSTUREN

I år valgte velferdsutvalet ved vegkontoret å legge turen i forbindelse med åpninga av Krifast 20. august. I strålende vær, med mye

godt humør i bagasjen og litt ekstra forventninger som ballast, la 60 av oss avgårde i to busser tidlig om morgenen.

På Årø slo vi oss i lag med maskinavdelinga. De hadde valgt samme reiserute som oss. Første stopp var rundkjøringa ved bomstasjonen på Bergsøya. Historien om Ansgar Løvold og bysten av "fastlandsgeneral", som er skjenket som gave til anlegget og står pent plassert i parkanlegget ved rundkjøringa, ble studert.

Etter et kort stopp fortsatte turen over Bergsøya, flytebrua, Aspøya og videre over "den glemte bru", Straumsundbrua. Det må være lov å skryte litt av velgjort arbeid. Det er ikke bare at vegen ligger i naturskjønne og svært fine omgivelser og at en oppdager kjent terreng og steder på andre siden av fjorden på nytt. Men i like stor grad det faktum at en beveger seg på et "stykke" vegingeniørkunst av ypperste klasse og at folka våre har ryddet fint opp etter seg, som gjør denne delen av Krifast til en spesielle opplevelse.

Den planlagte turen rundt Aspøya ble det ikke tid til. Noe tidsnød, og ikke minst at vi ville prøve den så mye omtalte rasteplassen på Skjevlingsneset, gjorde at vi i rundkjøringa på Øydegård vendte nesene i samme retninga vi kom, og tok sikte på varm kaffe og ferske wienerbrød ved sjøkanten. Det smakte!

En tur rundt Bergsøya, på gamle, spennende veger, fikk vi tid til før selve



Varm kaffe og ferske wienerbrød smakte godt. Rasteplassen på Skjevlingsneset oppfylte alle forventninger.

åpningsarrangementet på Flatsetsund. Den offisielle åpninga ble nettopp den feststunden vi hadde ventet.

På vegen videre, på nesten tom mage, men til et forhåpentligvis godt måltid mat, slo tanken oss etter turen langs gamle og nye veger på Bergsøya i en toppmoderne buss, at det ikke er gått mer enn en god mannsalder siden veganlegg ble drevet fram nærmest med handmakt.

Ja, ja, tenkte vi, verden går fremover. Det gjorde vi også. Om måltidet vi fikk servert i restaurant Mami Rosa i Kristiansund er det bare å si en ting; foretrefelig!

Turen avsluttet vi med å besøke den historiske samferdselsutstillinga på Høgset.

Om turen er det en ting å si, hyggelig!

Irene Bolsø



Samferdselsutstillinga på Høgset ble besøkt.



Flytebrua er en studie verd, noe Jan Nygaard (t.v) Mari-Ann Amundsgård og Per Woldstad er enige i.

DEN STORE LØPSFESTEN

Jan Nygaard og André Moltubakk var raskest til beins da det første Krifastløpet gikk av stabelen. Det åpne vegmesterskapet på 10 km og halvmaraton var lagt inn i løpsfesten. Jan Nygaard ble "vegmester" på mila, mens André Moltubakk tok seg av den dobbelte distansen.

*Ingolf Kleppe passerer mål
– med seiershilsen.*



Rammen omkring det første Krifastløpet var det aller beste. Sol fra blå himmel, litt medvind i ryggen for løperne og et yrende liv langs løypetraséen og på hovedarenaen, Straumsnes stadion, gjorde arrangementet til en skikkelig løpsfest.

Deltakelsen fra våre løpere var ikke så god som en kunne ønske. Blant de rundt 1 500 som gjennomførte løpet, kunne vi bare telle 14 løpere vegvesenfolk. Bare mannfolk! Løypetraséen både for mila og halvmaraton ble karakterisert som hard og krevende, med flere harde stigninger.

Den siste kraftprøven, bakken like før mål, tok nok den siste rest av pust hos de fleste.

Mesterskapsfavorittene var klare. Og ingen kunne true Jan på mila. Med tida 40,20 min. vant han det åpne vegmesterskapet og besatte totalt andreplassen i mosjonsklassen. Halgeir Brudeseth brukte 45,44 min., mens Arne Sæther 48,25 min., Johan Sudmann 51,52 min. og Rolf Hamre 52,20 min. kom på de neste plassene i vegmesterskapet.

På halvmaraton stilte 9 vegvesenfolk på startstreken. Alle løp i mosjonsklassen.

Det ble André Moltubakk som først nådde Straumsnes stadion av våre blant deltakerne. Med utmerkede 1.32,58 ble han "vegmester" og nummer 17 i klassen. Krifastløpets far, Leif Husby, brøt målsnora nøyaktig minuttet senere. Lars Kvernberg, 1.35,29, Terje Fugelsnes 1,35,53, Arnfinn Heilevang, 1.39,27, Terje Nordli 1.42,30, Ingolf Kleppe 1.43,00, Ove Strømme 1.43,26 og Odd Arild Lindseth 1.49,21 kom alle blant de 80 beste i den store mosjonsklassen.



*Til venstre:
Jan Nygaard i herlig driv i
den siste kneika før mål.*

*Midten:
En noe sliten Halgeir
Brudeseth etter
målplassering.*

*Til høyre:
Fem av deltakerne.
Johan Sudmann (t.v.),
Rolf Arne Hamre,
Halgeir Brudeseth, Arne
Sæther og Bjarne Strand.*

AURSUNDPROSJEKTET:

Detaljplanen ferdig

Detaljplanen for Aursundprosjektet, parsell Giset-Kjelklia på riksveg 680, er ferdig. Hovudplanen for prosjektet vart godkjent 20. februar 1989. Dersom Stortinget løyver midlar til prosjektet i 1993, vil

anleggsarbeidet kunne ta til på nyåret 1993. Det igjen fører med seg at opninga av sambandet kan skje alt i 1995.

Føremålet med prosjektet, er at ferjesambandet Aure-Ånes på riksveg 680 skal bli avløyst med heildøgnsveg. Aursundprosjektet vil knytte Ertvågøya til Aure. Vegkravet skaut ny fart då det vart klårt at gassen frå Haltenbanken skal førast i land på Tjeldbergodden i Aure. Vegen vil gje ei vesentleg innkorting av reisetida til Kristiansund. Det er venta at betre transportvilkår vil gje positiv effekt på næringsliv og busetnad i Aure og regionen elles.

Lengda på parsellen Giset-Rottøya-Ruøya-Barlaupen-Kjelklia er 5,1 kilometer. Ein skal byggje tre bruer og to tunnelar på 100 og 300 meter. Brua over Mjosundet, frå Giset til Rottøya, får ei lengd på 330 meter. Seglløpet blir 28 x 40 meter. Den 202 meter lange brua over Smalsundet vil knytte saman Rottøya og Ruøya. Seglingshøgda blir 8 meter. Aursundbrua vil binde Ruøya til Aure fastland. Brulengda blir 480 meter fordelt på to hovudspenn på kvar 155 meter og to sidespenn på 85 meter kvar. Kvar bru får ei gangbane på 1,3 meter på den eine sida.

Vegen er planlagt med 6,5 meter breidde med 75 km dimensjonerande fart og bereevne på 10 tonn aksellast heile året.

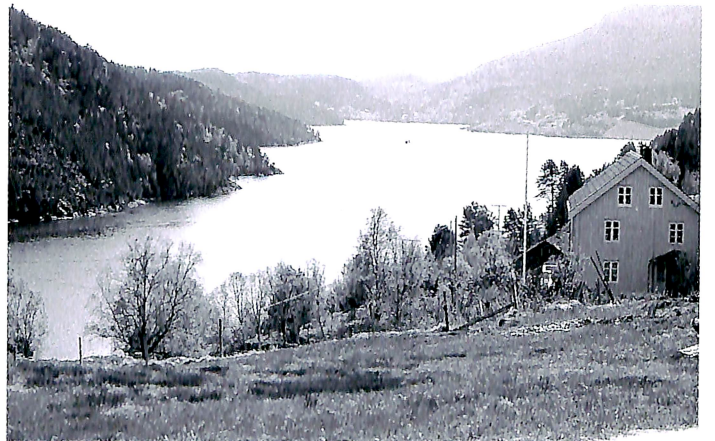
Årsdøgntrafikken var i 1991 på 173. Det er venta at ÅDT vil auke til 324 etter at prosjektet er opna.

Kostnadsoverslaget lyder på 155 millionar kroner. Det er rekna ei byggetid på tre år med mogleg oppstart rundt nyttår 1993. Blir dette mogleg, kan Aursundprosjektet opnast for



I prosjektet inngår ei 202 meter lang bru over Smalsundet (1), ei 330 meter lang bru over Mjosundet (2) og storbru over Aursundet (3). Brua over Aursundet blir 480 meter lang, fordelt med to hovudspenn på 155 meter og to sidespenn på 85 meter.

trafikk i 1995. Møre og Romsdal fylkeskommune har løyvd 9 millionar kroner. Ytterlegare 14 millionar kroner vil kome om Stortinget løyver minimum 30 millionar kroner til prosjektet. Fullfinansieringa av Aursundprosjektet vil skje etter ordinære midlar over statsbudsjettet. I vegsjefens forslag til Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97 er det foreslått 97 millionar kroner til prosjektet.



IB PÅ UTSTILLING



Under den nordiske vegkongressen i Finland tidlig i sommer, var Møre og Romsdal godt representert. En av de som tok turen over til Finland, var spesialarbeider Ib Hansen. Maskinføreren var riktig nok bare til stede i billedlig form. Hans blide åsyn prydet den store utstillinga, som Norge mellom annet var representert med. Ib Hansen ble på oppdrag fra Vegdirektoratet fotografert i mai, travelt opptatt bak boreriggen under utbedring av riksveg 680 på Tustna.

Femte KRIFASTkonferanse

KRIFAST-konferansen blir avviklet i Kristiansund i dagene 23. og 24. september. Konferansen avvikles nå for femte år på rad, og har i løpet av denne tid oppnådd å bli Norges største årlig samferdselskonferanse innenfor fagområdet fjordkryssinger.

Store investeringer har i de senere år vært gjort i norsk vegutbygging. Prosjekter det står respekt av i internasjonal sammenheng er under utførelse og under planlegging i vårt land. KRIFAST-anlegget alene med Gjemnessundet hengebru, Bergsøysundet flytebru og Freifjordtunnelen er imponerende byggverk i et både norsk og internasjonalt perspektiv. KRIFAST-anlegget ble tatt i bruk fra 26. juni og offisiell åpning vil bli foretatt 20. august av statsminister Gro Harlem Brundtland.

KRIFAST-konferansen har vært tuftet på KRIFAST-prosjektet, men konferansen vil leve sitt eget liv også etter at KRIFAST-anlegget står ferdig om et år som en

fagkonferanse med vekt på problematikken omkring fjordkryssinger og norsk vegpolitikk.

Årets konferanse tar for seg tema som norsk vegutbygging frem mot år 2000, ny vegdirektør - nye målsettinger, lønnsomhetsbetraktninger ved større vegprosjekter, erfaringer fra storprosjektet KRIFAST hva angår finansiering, anleggsdrift og trafikk. Kyststamvegen og betraktninger omkring Vestlandet som region i europeisk perspektiv og hvordan fremtidig person- og godstransport på Vestlandet vil bli påvirket av kyststamvegen. Teknologiske tema som rehabilitering av saltskader på betong og kvalitetssikring i anleggsbransjen. Finansielle tema som bankenes krav til nye veginvesteringsprosjekter og elektronisk bompengainkrevning. Et krevende program spekket med nyheter og aktuelt stoff som har stor nyhetsverdi.

MENN ER FLINKERE SYKKELHJELMBRUKERE

Bare tre prosent av voksne kvinner bruker hjelm når de sykler, viser tellinger fra Transportøkonomisk institutt om bruk av sykkelhjelmer. Trygg Trafikk ønsker å gi kvinner bedre sjanse til å unngå hodeskader ved å provosere med utsagnet "Kvinner med hodet til pynt bruker ikke sykkelhjelmer".

Jenter er i utgangspunktet flinkere til å bruke hjelm enn gutter, men fra 12 års stadiet endrer bruken seg dramatisk. Mens 71 prosent av jenter under 12 år bruker sykkelhjelmer (men "bare" 58 prosent av guttene), er bruken sunket til fire prosent blant jenter/kvinner i aldersgruppen 12-25 år. Den går ytterligere en prosent ned for kvinner over 25 år. Også bruken blant menn er lav, men ikke så lav som hos kvinnene.

Ein god rasteplass:

STADEN FOR RO OG KVILE

Ein god rasteplass er ein stad der du kan finne ro og kvile og der du i trivelege omgivelser får møte landskapet du køyrer gjennom, seier avdelingsingeniør Steinar Vestnes ved driftsavdelinga.

Trongen for betre miljø og trafikktryggleik, samt ein generell heving av dei reisande sin komfort, er bakgrunnen for at Statens vegvesen Møre og Romsdal har satsa mykje dei siste åra på bygging og drift av rasteplassar.

Du veit, seier Steinar Vestnes, rasteplassane er også viktige for trafikktryggleiken. Å få køyre ut på ein god rasteplass til ein pause er heilt klårt viktig for å gjere den vidare turen sikker og komfortabel.

Dei fleste rasteplassane i fylket vårt, ligg på areal som er "restareal" ved vegomlegging, kurveutbetringar eller masseuttak. Fleire av plassane er blitt blink både når det gjeld lokalisering og utforming, legg Vestnes til.

Utsikt er eit nøkkelord for rasteplassar. Hamregjølet på rv 60 er eit døme på at sjølv om trafikkforholda i utgangspunktet er vanskeleg, så har ein likevel greidd å få til ein plass. Hamregjølet har ein

imponerende utsikt. Den gir mange turistar og trafikantar ei flott oppleving med utsyn over fagre fjordar.

Horgheim på rv 9 i Romsdalen er den største og mest vitja rasteplassen vi har i Møre og Romsdal. Her er alt lagt til rette for at alle som stansar for ein pust i bakken, skal finne seg til rette.

Statens vegvesen i fylket er i gong med å utarbeide ei oversiktsplan for lokalisering av hovudrasteplassar langs ein del viktige riksvegar. Målet er å gjere planen ferdig dette året. Planen skal i utgangspunktet innehalde ei prioriteringsliste.

Utgangspunktet for innverande år var at driftsavdelinga skulle byggje tre nye hovudrasteplassar. Plassen på Øvstestølen, fremst i Valldalen, er no ferdig. Plassen på Røyr i Strandadalen vil bli bygd denne hausten. I Nesset kommune har vi til no ikkje fått til grunnavtale. Krifast har bygd rasteplass på Skjevlingsneset

med svært godt resultat. På Korsmyra, på toppen av Ørnefjellsvegen, har vi fått ein rasteplass som anleggsavdelinga har bygd.

med svært godt resultat. På Korsmyra, på toppen av Ørnefjellsvegen, har vi fått ein rasteplass som anleggsavdelinga har bygd.

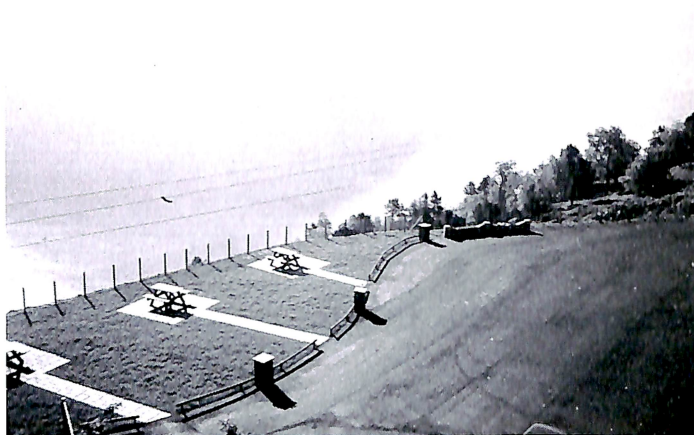
I perioden 1994-97 er det i vegplanen foreslått bygd ni nye hovudrasteplassar. For neste år er det førebels noko uvisst om kor store midlar som kan nyttast. Det er difor enno ikkje avgjort om kva for plassar som skal prioriterast, fortel Steinar Vestnes.

Øverst:

Nyt utsikta! Hamregjølet ligg vakkert til, og gir turistar og trafikantar ei flott oppleving med utsyn over fagre fjordar.

Nederst:

Horgheim på rv 9 i Romsdalen er den største og mest vitja rasteplassen i Møre og Romsdal.



ØVSTESTØLEN ny hovudrasteplass fremst i Valldalen

Det aller meste av "grovarbeidet" på denne plassen var ferdig til fellesferien.

Det er til no sett ut 5 bord. Det er lagt heller under borda og tilkomstane til dei, slik at desse også kan nyttast av funksjonshemma. I eige hus er det montert to WC med innlagt vatn. Toalettromma har høg standard. Desse blir vaska kvar

Observasjonar som er gjort av våre folk i området tyder på at plassen har vore svært mykje nytta. (Skilting manglar enno!)

Det står no igjen å leggje

torvtak på toalettet samt litt meir planting og finpussing. Noko av dette vil bli gjort no i haust

og resten til våren neste år.

Steinar Vestnes

HELT TOPP!

– Helt topp! Bruk av kontorphersonale i utekontrollen viser at biltilsynet er villig til å gå nye veier. Jeg får møte bilføreren på en ny måte. Reaksjonene fra bilførerne når de har møtt oss ute i trafikken har bare vært positive. Ute på kontroller gjør vi det meste, uten å fylle ut dokument og avskilte kjøretøy.



Informasjon om bruk av sikkerhetsutstyr i bilen, er andre oppgaver kontorphersonalet har ansvaret for. Avdelingsingeniør Bjørn Welle instruerer Rigmor Bugge under kurset på Surnadal i vinter.

Det er Bente Angvik ved Biltilsynet Ålesund som sier dette. Bente er en av ti fra kontorphersonalet ved de fem biltilsynsstasjonene i Møre og Romsdal som nå deltar aktivt i utekontrollen.

Bakgrunnen for at bilførere i hele fylket i sommer og høst har møtt og stadig oftere vil oppleve å møte "kvinnelige kontrollører" ute på vegene, er mellom annet den effektiviseringsgevinst innføringen av EDB og sist Autosys trinn 4 gir. Bruk av datateknologien har ført med seg stillingsreduksjon ved kontorseksjonen. Biltilsynet er inne i en periode preget av stillingsstopp. Dette sammen

med ønsket og behovet for flere utekontroller er årsaker til den bemanningsmessige omstruktureringen biltilsynet nå er midt inne i.

Men ingen av kontorfolka slipper ut på veien før de er blitt utstyrt med ny kunnskap. Kurs og praktisk øving i trafikal veiledning og teknisk utekontroll, kjenne årsmodellen på det enkelte kjøretøy, kunnskap om sikkerhetsutstyr i bilen, kunne trafikkreglene og kunnskap om personlig sikkerhet i kontroll-situasjonen, er ny lærdom som må tilegnes før de er klare til å delta i utekontrollen.

– God opplæring er nødvendig, og vi gjennomfører aldri kontroller alene. Kontrollene ledes alltid av en ingeniør. Det er gjerne en mann!

– Oppgavene ute er mange. Vi kontrollerer dekk, foretar målinger av CO og gir informasjon om de krav som stilles til avgasser fra bilene. Vi sjekker sikkerhetsstyret i bilen

Kontroll av avgasser er en av oppgavene Bente Angvik utfører på en utekontroll.

og informerer om bruk av slikt utstyr. Ikke så rent sjelden hender det at publikum blir sendt inn fra hallen og til oss når det gjelder svar på spørsmål om nettopp sikkerhetsutstyr i bilen, forteller Bente.

Hvordan reagerer bilførerne når de oppdager den kvinnelige kontrolløren?

– Det er ikke bare jenter fra kontorphersonalet som er på utekontroll. Flere av våre mannlige kolleger fra kontorphersonalet deltar. Tilbakemeldingene så langt er bare gode. Riktignok er det mange av bilførerne som blir overrasket når de møter oss, men reaksjonene er bare positive. Jeg har inntrykk av at mange blir glade når de ser oss. Ennå har jeg ikke opplevd å møte en skikkelig kverulant, men den kommer vel den dagen også. Spesielt er det eldre, mannlige bilførere som lyser opp når de ser oss. Mange blir liksom ikke ferdige, forteller Bente og ler godt.

Etter å ha deltatt i 10 utekontroller, har Bente Angvik



Alle kontoransatte som skal delta i utekontroller eller pålagt andre nye oppgaver, har vært gjennom kurs og praktisk øving. Biltilsynssjef Arne Johnsen (t.h.) har bare lovord å si om ny-ordninga.

Vanlig AUDI blir "GLIS"



Audi personbiler er populære ombygningsobjekt.

fått erfaring i, hva jobben ute på vegen består i. Hun forteller at den største forandringen for henne var å møte publikum uten å ha den beskyttende skranken foran seg.

Vi vet ikke på forhånd hvilken tilstand bilføreren er i og hvordan reaksjonen vil være på stoppbekjeden. Både når vi har oppgaven med å vinke inn biler eller foreta vår del av utekontrollen, må vi tenke egen sikkerhet og sørge for retrettmulighet.

En annen sak er at svært mange bilførere ikke ser forskjell på oss og politi og reagerer deretter. Jeg har ennå ikke vært i en vanskelig situasjon. Noen slags form for myndighet er vi ikke "utstyrt" med. Vi skal ikke gå inn i en diskusjon med vedkommende som stoppes. Du kan si at den myndighet vi har, er at vi gjennom de oppgaver vi utfører under en kontroll, legger grunnlaget for lappen som eventuelt skrives ut, forteller Bente Angvik, som alt er plottet inn på flere utekontroller denne høsten.

Definisjonen av reparasjon, ombygging og oppbygging av biler er klare isolert sett. Problemene oppstår når bilen samtidig med reparasjonen blir bygd om til en helt annen type, sier avdelingsingeniør Morten Rømme ved Biltilsynet Molde.

Bakgrunnen for at han nå tar opp problematikken omkring ombygging av biler til helt andre typer enn det som var bestemt da kjøretøyet forlot samlebandet i bilfabrikken. Han mener det ikke er klare nok regler for hvor mye som kan skiftes ut og bygges om på et kjøretøy før det anses som oppbygd. Det har derfor etter hvert utviklet seg til "storindustri" å bygge om biler.

Et av spørsmålene vi stiller er om det er anledning til å bygge om bilen ved at forparten skiftes først med påfølgende godkjenning. Deretter skiftes bakparten ut med ny godkjenning. Denne "bilproduksjonen" har utviklet seg til at biler som ikke er skadet blir avskåret, skjøtet og ombygd til helt andre typer. En Audi 100 kan på denne måten bli forandret til en Audi 200

Quattro. Motivet er selvsagt å øke bilens verdi, sier Rømme.

Avdelingsingeniør Morten Rømme, som har tatt "bilproduksjonen" opp med Vegdirektoratet, stiller derfor spørsmål ved om hvor mye av bilen som kan utskiftes eller bygges om for at kjøretøyet skal kunne sies å være oppbygd. Morten Rømme synes ikke å være i tvil når han sier at mange av skjøtingene og ombyggingene er en omgåelse av forskriftene.

Dette blir gjort for å slippe å betale oppbyggingsavgift på kjøretøy som tidligere ikke er godkjent her i landet. Det er utelukkende brukimporterte biler som benyttes til ombygginger, forteller Rømme.

– Men hva kan gjøres for å hindre denne omgåelsen av regelverket?

– Vi vil foreslå at det bare skal være skadde biler som

skal kunnes skjøtes eller repareres med "ny" forpart og bakpart. Vi vil også gå inn for at bilen etter reparasjonen skal være av identisk opprinnelig type og utførelse. Det bør kanskje også bli krevd at det importerte karosseriet og delene som blir brukt til reparasjon er av samme type og utførelse som den skadde norske bilen. Dessuten vil vi gå inn for at skjøting av bil bare skal kunne skje når det foreligger politi- og forsikringsrapportert skade.

– Hva med kjøreegenskapene, sikkerheten ved en slik bil?

– Det er i mange tilfeller tvilsomt om sikkerheten vil kunne bli det samme som i en ny bil av tilsvarende merke og type, sier avdelingsingeniør Morten Rømme.



Stasjonssjef Magne Ommedal og Sigrid Fuglevaag ved biltilsynsstasjonen på Sunndalsøra, forteller at ordningen med utlevering av kjennemerker fungerer godt.

FØRST PÅ VESTLANDET

Som første biltilsynsstasjon på Vestlandet, startet stasjonen på Sunndalsøra sent i fjor høst eget utleveringssted for kjennemerker på nye kjøretøy.

Tidligere hadde stasjonen avtale med en bilforhandler om utlevering av kjennemerker.

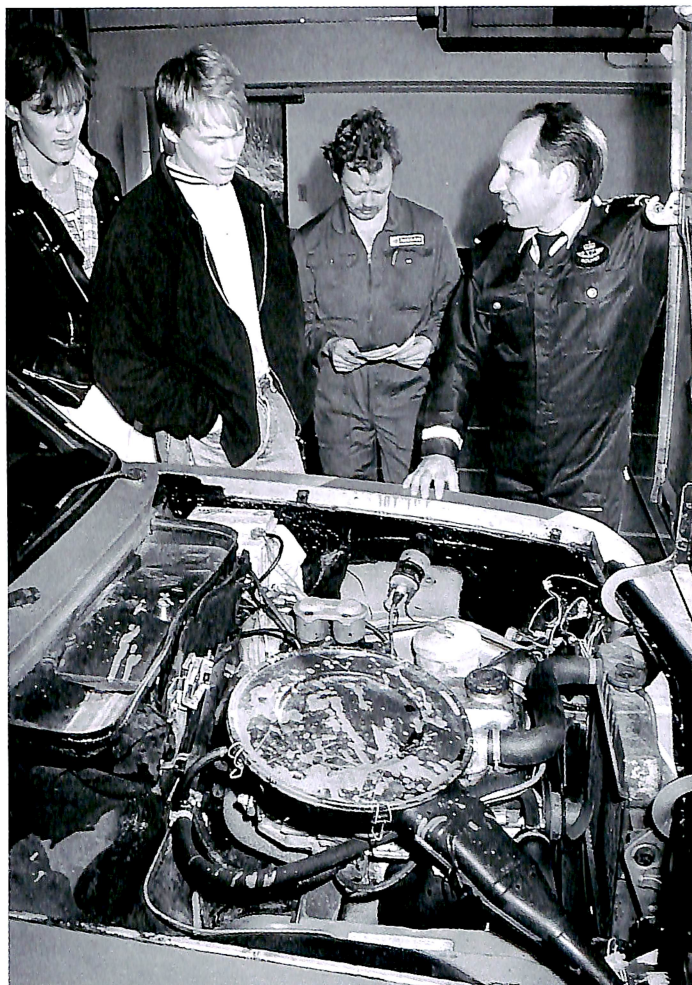
Da forhandleren i fjor sa opp avtalen, kom vi til enighet med Vegdirektoratet om å innføre denne ordningen. Den noe tungvinte gamle måten med at bilkjøper først fikk utlevert rekvisisjon hos oss, før så å traske til bilverkstedet for å få skiltene er heldigvis slutt. I dag får bilkjøper utlevert skilt hos oss, og betalingen skjer enten gjennom bank eller Postverket. Denne ordningen er klart mer publikumsvennlig, og ikke minst fungerer den utmerket. Jeg kjenner ikke til at andre stasjoner i fylket har innført samme ordning som vi har, sier stasjonssjef Magne Ommedal.

TRAPPES OPP

Bruk av kontorpersonalet i andre deler av biltilsynets virksomhet i Møre og Romsdal vil sannsynligvis trappes opp. Retting av teorioppgaver for førerprøven er i tillegg til utekontroll to av flere nye arbeidsoppgaver.

Rundt halvparten av de ansatte i biltilsynet i fylket, er knyttet til kontorsiden. Når Autosys trinn 4 er vel innarbeidd, vil trolig to kontorstillinger blir frigitt til kontrollfunksjonen. Rapporten fra den regionale arbeidsgruppa som utredet videreutvikling av internopplæringen i biltilsynet, har pekt på kontroll av kilometertellere, medvirkning i trafikal veiledning av førere ved kjøring i lyskryss og i rundkjøring og ren kontroll av sikkerhetsstyr i bilen som egnede oppgaver.

ÅRLIGE GRATISSJEKK



Stasjonssjef Frank Dyrhaug (t.h.) i samtale med unge bileiere som benyttet seg av tilbudet.

Biltilsynsstasjonen på Løkke-myra i Kristiansund og NAF avdelinga i byen har hatt et nært og godt samarbeid i mange år. Dette samarbeidet har mellom annet gitt seg utslag i at bileierne hvert år får tilbud om gratis sjekk av kjøretøyet sitt. Det er dekk, avgasser, bremses, lys og støtdempere som gjerne blir kontrollert.

Sikkerhetskontrollen er et svært populært tiltak, og lenge før dørene til hallen åpnes er køa lang. Stasjonssjef Frank Dyrhaug forteller at det er snart 10 år siden stasjonen i Kristiansund, som den første i fylket, satte tiltaket ut i livet.

De fleste som kommer hit har et eller annet de lurer på og som de gjerne vil ha svar på. Ved hver gratissjekk finner vi

dessverre alt for mange feil på for mange biler. Ikke sjelden blir vi nødt til å avskilte en bil eller to. For oss er det hyggelig å registrere at bileierne setter pris på og benytter seg av tiltaket, sier Dyrhaug.

• FAST BILTILSYN

Ordfører Svein Gjelseth i Herøy kommune har krevd at biltilsynet må opprette en egen fast avdeling ved Gurskøy vegstasjon. Han sier at i og med at Biltilsynet Ørsta bare har folk ved avdelingskontoret ved vegstasjonen på Gurskøy fem timer i uka, får ikke publikum utført tekniske kontroller og bilforhandlerne får ikke brukt stasjonen når biler skifter eiere.

PÅ MILJØKONTROLL

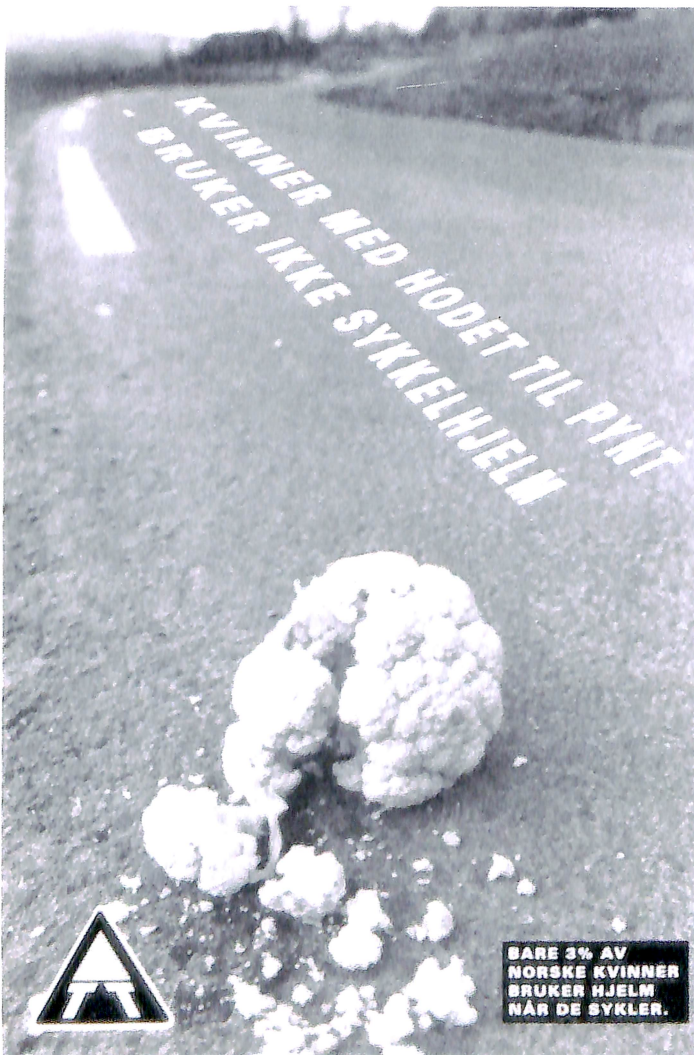
Også biltilsynet i Molde markerte seg under ski-NM, som ble arrangert på Skaret utenfor Molde tre dager i mars. På veg til mesterskapsarenaen fikk alle bilførere tilbud om gratis miljøkontroll av kjøretøyene sine. Stasjonssjef Kjell Ramstad og hans mannskap hadde tatt oppstilling med sitt måleutstyr noen kilometer før NM-arenaen. Rundt 50 bileiere sa ja til tilbudet. De fikk dermed fastslått om utslippet av forurensende gasser var innenfor de tillatte rammer.

For ordens skyld benytter vi anledningen til å fortelle at høyt utslipp av CO kan gi tretthet og konsentrasjonsvansker. Høye konsentrasjoner øker også risikoen for hjertekrampe. Lavt CO-utslipp gir bedre drivstofføkonomi.

På bildet ser vi konsulent Erling Rørhus i samtale med en av bileierne som benyttet seg av tilbudet.



SYKKELHJELMEN KAN REDDE OM LAG 20 LIV I TRAFIKKEN



Hvert år må 20 000 personer her i landet få medisinsk behandling på grunn av sykkelulykker, opplyser forsker Bjørn Guldvog ved Statens Institutt for Folkehelse (Folkehelse). Over halvparten av disse ulykkene rammer barn under 15 år. En tredjedel eller omtrent 7 000 av sykkelulykkene fører til hodeskader. Det er flest hodeskader blant de yngre barna, ca. 60 prosent. Blant de eldre barna resulterer 26 % av sykkelulykkene i

hodeskader. Disse hodeskadene er til gjengjeld ofte alvorligere enn hos de yngre barna.

I Norge mangler vi statistikk som viser hvor mange av sykklistene som dør eller skader seg i trafikkulykker som bruker hjelm. Bjørn Guldvog mener, ut fra det han vet fra sin forskning, at på landsbasis har sykkelhjelm et potensiale i seg til å redde 19 menneskeliv i året, og flest barn. Guldvog etterlyser gode data om bruk av sykkelhjelm.

• **MILJØSTASJONEN** Biltilsynet kan på nytt notere seg for en aldri så liten suksess. Miljøstasjonen ved biltilsynet på Sunndalsøra har stor pågang. I løpet av ei uke er det mellom 100 og 200 bileiere som måler utslippet av forurensende gasser fra kjøretøyet sitt. Siden stasjonen ble åpnet i vinter, har flere tusen bileiere kontrollert sine kjøretøy.

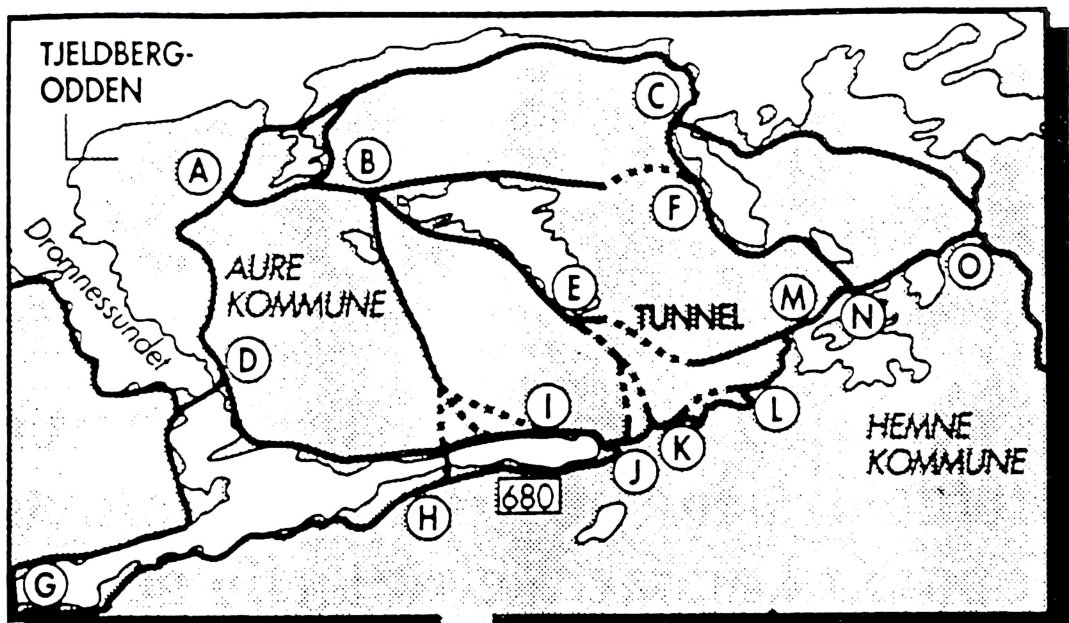
Norges eneste miljøstasjon ble for øvrig åpnet i februar i år. Stasjonen er et resultat av et samarbeid mellom Statens vegvesen Møre og Romsdal, Vegdirektoratet og Robert Bosch A/S.

• **BARN OG BILBELTE** Bilbelte skal brukes der det er montert. Barn skal bruke egnet sikkerhetsutstyr dersom dette finnes i bilen.

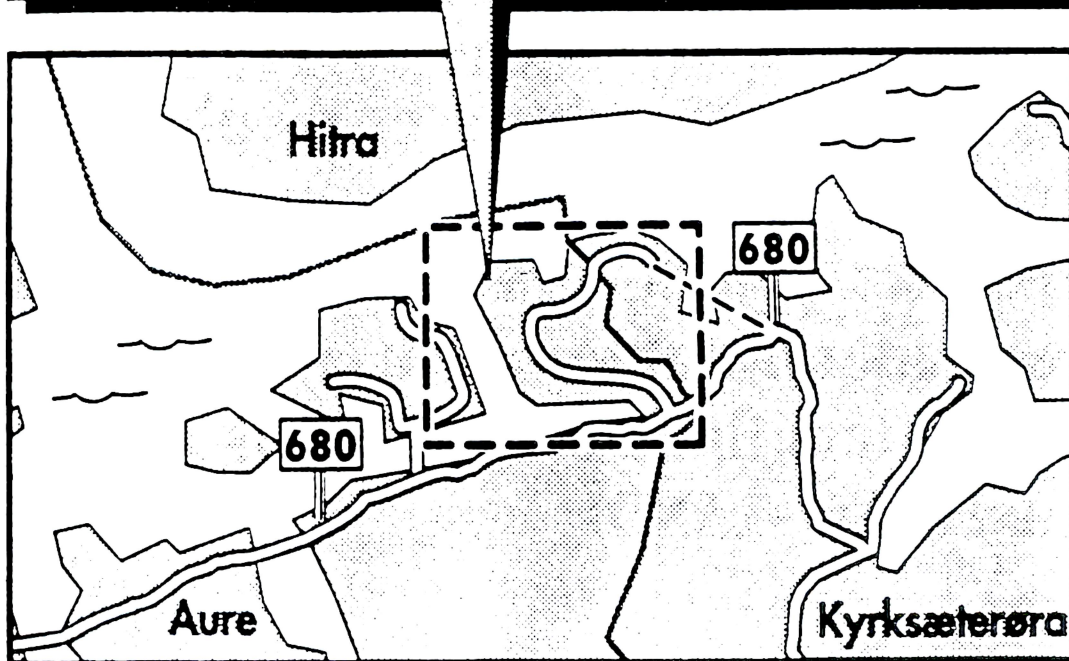
Barn fra 0 til og med 3 år skal bruke godkjent sikringsutstyr som er tilpasset barnet eller sikkerhetsutstyr i kombinasjon med ordinært bilbelte.

Barn over 4 år skal bruke godkjent sikringsutstyr som er egnet for barnet, om slikt finnes i bilen. Om bilen ikke har slikt utstyr skal de ordinære bilbeltene brukes på en egnet måte.

"HER ER VEGEN TIL TJELD- BERG- ODDEN"



Hovudplanen for veg til Tjeldbergodden er no ferdig. Planen er utarbeidd av Statens vegvesen Møre og Romsdal og Statens vegvesen Sør-Trøndelag i samarbeid med Aure og Hemne kommunar. Det er utarbeidd og vurdert ti ulike alternativ, samt bygging av tunnel gjennom Brekka på riksveg 680. I tillegg kjem kombinasjonar av alternativa.



Vegsjefen i Møre og Romsdal og i Sør-Trøndelag har enda opp med to aktuelle løysingar, eit indre og eit ytre alternativ. Det er ikkje prioritert mellom desse.

Ei løysing etter eit midtre alternativ, Tjeldbergodden, Svartisen, Rapbukta, Årvåg vil gje ein tunnel på 1940 meter og 9,8 km helt ny veg. I tillegg må 1,2 km av fylkesveg 360 til Årvåg utbetrast. Dette er det rimelegaste enkeltalternativet som gir godt vegsamband mellom riksveg 680 og Tjeldbergodden. Kostnaden er 108 millionar kroner.

Negative konsekvensar er årlege vedlikehaldsutgifter på 1,9 millionar kroner og at vegen grip inn i eit område som er tilnærma urørd. Dersom dette

alternativet vert vald, må ein byggje tunnel til 50 millionar kroner gjennom Brekka. Det andre indre alternativet er Tjeldbergodden, Svartosen, Reinsjøbotn, Årvåg. Dette alternativet gir 11 km ny veg, inkludert tunnel på 2,3 km.

Vert eit ytre alternativ vald, vil ein veg følgje lina Tjeldbergodden over Dromnessundet og fram til Torset i kombinasjon med veg i den andre retninga, Tjeldbergodden, Almlia, Kuvika og fram til Singdalssaga i Trøndelag. Planleggjar Atle Bell peiker på at fordelane med eit ytre alternativ vil vere at noverande busetjing og verksemd i planområde tener på det, samstundes som det gir kortare veg til kommunesentra Aure

og Kyrksæterøra. Ei vegutbygging til fullgod standard er kostnadsrekna til 245 millionar kroner. Ei minimumsutbygging som følgjer noverande veg med hovudvekt på å auke bereevna og å byggje bru over Dromnessundet vil kome på 137 millionar. Kostnadene vert fordelt med 50 millionar til bru over Dromnessundet, ny veg vest for Mistfjorden til 52 millionar, medan forsterkning av vegen i begge retningar til 10 tonn aksellast heile året vil koste 30 millionar. Vegen, uansett standard og kva for eit alternativ som til slutt vert vald, vil få status som fylkesveg.

Planen skal etter at den har vore ute til høyring, bli behandla i kommunestyret. Deretter blir alle uttalelsar og veg-

Kartet syner dei to mest aktuelle vegalternativa til Tjeldbergodden i Aure, ilandføringsstaden for gass frå Haltenbanken.

sjefen si endelege tilråding sendt til samferdselsutvalet og fylkesutvalet som gjer endeleg vedtak. Den endelege løysinga vil truleg vere klar i slutten av året.

• KINOREKLAME

Den som har væt på kino i sommer, kan ikkje ha unngatt å legge merke til at biltilsynet "reklamerer" for bruk av bilbeltet. For selve kinoforestillingen ruller lysbildeserien over lerretet.

Tiltaket skjer i samarbeid med Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg. I tillegg er det trykkt opp 2 000 plakater i to versjonar.

§ DOM I STØYSAK

Ålesund byrett avsa 15. juni 1992 dom i en sak som gjaldt krav om erstatning etter nabolovens 2, jf. 9, for næringsulemper i form av støy for en eiendom beliggende ved innfartsvegen til Ålesund.

A og B kjøpte i 1963 en boligtomt på Sørneset i Ålesund. På tomten førte de opp en vertikaldelt tomannsbolig som ble innflyttet i august 1964. Senere samme år ble tomten delt slik at A og B ble hjemmelshavere til hvert sitt bruksnummer.

Traséen for innfartsvegen til Ålesund ble endelig fastslått ved reguleringsplan stadfestet 7. mars 1972.

Ålesund kommune fremsatte 4. april 1986 begjæring om forsøksstakst etter daværende bygningslovs §41 i samband med anlegg av E69, parsell Volsdalen-Norvasund, reguleringsplanen Norrevika-Sørneset. Staten v/Samferdselsdepartementet trådte inn som hjelpeintervenient.

B måtte avstå ca. 5 m² av sin eiendom og ble således med som part på skjønnen. Ålesund byrett avhjemlet forsøksstaksten 1. desember 1986. Skjønnretten hadde som utgangspunkt de foreliggende planer som gjaldt en 4 felts innfartsveg og hvor grunnervervet var gjort i samsvar med dette. B ble av skjønnretten tilkjent erstatning for næringsulemper på kr 200 000,-.

A var ikke direkte berørt ved grunnervervet og var heller ikke part i skjønnen.

Arbeidet med innfartsvegen ble startet opp i 1987 og er nå utbygget i en 2-felts kjørebane. Vegparsellen ble tatt i bruk høsten 1989.

A reiste krav overfor Vegvesenet om erstatning for næringsulemper tilsvarende den B hadde fått. Kravet ble avvist og A gikk deretter til sak.

A hevdet, under henvisning til skjønnen, at det på det tidspunkt han etablerte seg i området, ikke var ventelig at innfartsvegen skulle følge den trasé som senere ble valgt. Han hevdet bl.a. at plansituasjonen var flytende helt frem til 1972.

Subsidiært hevdet han at situasjonen i alle fall var urimelig for han, jf. grannelovens §2, 4. ledd, slik den lyder etter lovendring av 1989.

A viste til Miljøverndepartementets rundskriv T-8/79 av 29. august 1979 og hevdet at støynivået, ihvertfall utendørs, ligger over Miljøverndepartementets veiledende norm. Innendørs var forholdene noe bedre etter bygningsmessige endringer, bekostet dels av A og dels av Vegvesenet.

A nedla påstand om å bli tilkjent erstatning oppad begrenset til kr 250 000,-.

Staten anførte bl.a. at byretten i denne saken hadde et noe annet faktum å forholde seg til enn under skjønnssaken i 1986. Det man siktet til var at skjønnssaken og vurderingen etter denne var lagt opp for erverv av grunn til en 4-felts motorveg. I forhold til A og hans sak må retten forholde seg til de faktiske omstendigheter i dag. Det er opparbeidet og tatt i bruk en 2-felts motorveg med en avstand til vegens midtfelt på godt over 50 meter. I sammenheng med dette viste staten til at Høyesterett i andre avgjørelser har bygget på den faktiske utvikling som har funnet sted, ikke på hvordan situasjonen vil kunne bli en gang i fremtiden.

Det ble også vist til at det i skjønnssaken fra 1986 ble lagt til grunn et støynivå som var vesentlig

høyere enn det som er målt hos A. Hos A er det målt et støynivå på 53-63 dBA utendørs og under 35 dBA innendørs. Miljøverndepartementets norm er bare veiledende.

Staten mente også at utviklingen og trasévalget måtte være ventelig for A da han etablerte seg i området. Det var gjennom vitneforklaring dokumentert at alternativet med tunnel gjennom Sørneset ble lansert i et intervju i Sunnmørsposten 3. april 1963. Staten mente at A tok sjansen og førte opp huset der og da uavhengig av hva som måtte komme.

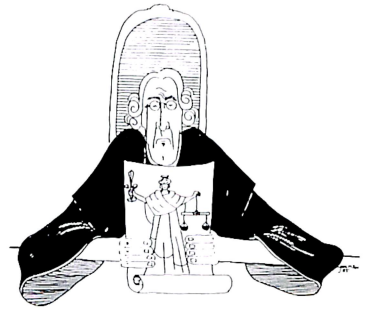
Staten mente også at endringene i nabolovens §2 fra 1989 ikke kunne komme til anvendelse i denne saken.

Staten påstod seg frifunnet.

Retten var enig med staten i at det rettslige utgangspunktet måtte være den faktiske situasjon i dag med en 2-felts motorveg. Dette er vesentlig forskjellig fra utgangspunktet i skjønnen fra 1986 der det måtte legges til grunn en vegbredde for 4-felts motorveg og vesentlig kortere avstand til A's og B's tomter enn det som er aktuelt i dag.

Retten viste til at det gjennom rettspraksis er fastslått at den akseptable toleransegrense kan ligge høyt. Etter en nærmere drøfting kom retten til at støynivået på A's eiendom lå innenfor toleransegrensen.

Retten kom også til at situasjonen, slik denne er etablert gjennom motorvegen, etter forholdene måtte være ventelig for A. Retten bygget da bl.a. på opplysninger som fremkom under hovedforhandlingen om at alternativet med tunnel gjennom Sørneset ble lansert offentlig allerede i april 1963. Disse opplysningene var nye i forhold til det som fremkom under skjønnen i 1986. Retten mente at A hadde tatt en sjanse da han førte opp bolig på denne tomten. Retten uttalte at



Ålesund på dette stedet, som ellers, er en lang smal "tarm" med få alternative muligheter for anleggelse av motorvegtrasé. Når A valgte å bygge på dette stedet måtte han vente eller i hvert fall akseptere en mulig løsning med tunnel gjennom Sørneset.

Retten var også enig med staten i at forholdet ikke kom inn under den nye bestemmelsen i grannelovens §2, 4. ledd, som har en sikkerhetsklauseul ved vesentlig forverring av forholdene, men som først og fremst tar sikte på å avhjelpe helt urimelige forhold som ellers ikke ville være erstatningsberettiget.

Staten ble etter dette frifunnet. Retten fant det imidlertid riktig å gjøre unntak fra hovedregelen om at den part som taper saken fullstendig skal erstatte motpartens saksomkostninger. Retten begrunnet dette med at saken var tvilsom og at A hadde grunn til å se dom i saken. Hver av partene må således dekke sine egne saksomkostninger.

Dommen er i skrivende stund ennå ikke rettskraftig.

Torbjørn Hauso

§ FORLIK I RETTSSAK ETTER ULYKKE

De fleste husker vel ulykken som skjedde på Giskebrua under orkanen 22. desember 1988. Enorme bølger slo over fyllinga og skylte flere biler på sjøen. To unge mennesker omkom i denne ulykken.

Foreldrene til de omkomne reiste senere sak mot staten med påstand om at staten var erstatningsansvarlig for tap som saksøkerne var blitt påført. De påberopte seg bl.a. at fyllinga var feilkonstruert, idet det ikke var sørget

for at det ble etablert en vegbane med tilstrekkelig høyde. Saksøkerne påberopte seg også manglende vaktordning med rutiner for stenging av vegegen ved overskylling.

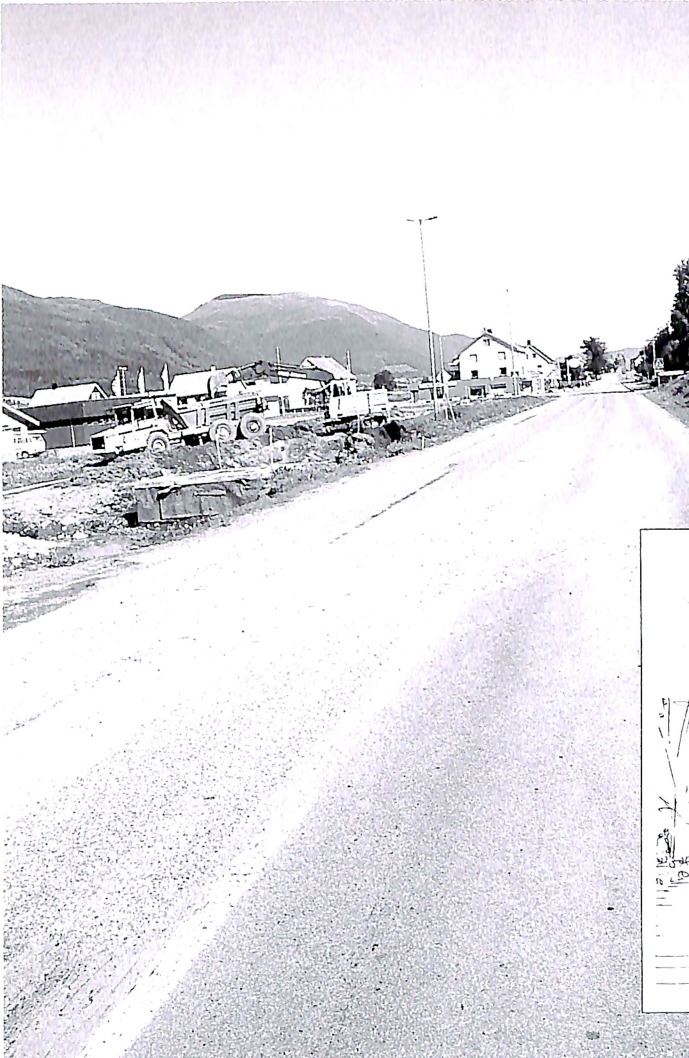
Staten mente seg ikke erstatningsansvarlig. Det ble bl.a. vist til at valget av høyde på fyllingen var basert på råd fra ekstern ekspertise og på erfaringer fra sammenlignbare fyllinger andre steder i fylket. Staten viste også til at ulykken var forårsaket

av et ekstraordinært og til da ukjent bølgefenomen og hevdet at det ikke kunne stilles krav om at man skulle planlegge i forhold til et ukjent fenomen. Når det gjaldt punktet om rutiner for vaktordning eller stenging av vegegen, viste staten til at det på store deler av veggnettet på Vestlandet finnes mange og betydelige faremomenter og at begrensede ressurser gjør at det bare helt unntaksmessig er mulig å sette i verk spesielle vaktordninger.

Under saksforberedelsen kom staten til at man av rimelighets- og prosessøkonomiske grunner ville søke å få saken forlikt. Staten tilbød seg, uten å erkjenne ansvar, å dekke saksøkernes faktiske og dokumenterte utgifter i forbindelse med dødsfallene. Dette representerte et, for staten, relativt beskjedent beløp. Saksøkerne aksepterte dette tilbudet og saken ble etter dette hevet som forlikt.

Torbjørn Hauso

Anleggstart på miljøgata på Batnfjordsøra



Til ferien vart arbeidet med forprosjektet for miljøgata på Batnfjordsøra avslutta. Anleggsarbeidet starta allereie første veka etter ferien.

Dette første byggjesteget går ut på å byggje om lag 150 m ny riksveg parallelt med den eksisterande. Dagens riksveg vert brukt til gangveg og rabatt. Parallellforskyvinga av riksveg 1 frå sjukeheimen til kryss med riksveg 666, legg til rette for ny regulering av trafikken i dette krysset. Riksveg 1 vert no gjennomgåande, og trafikk frå Torvikbukta får vikeplikt. Det nye krysset vil føre til lågare fart. Oppsynsmann på anlegget er Magne Nauste, mens Per Arne Gjerde er anleggsleiar.

Hovudmålsetjingane med miljøgata er:

- auka tryggleik gjennom lågare fart
- eit trivelegare sentrum

Både når ein kjem frå Kristiansund og frå Molde vil starten på miljøgata vere markert med ein refuge midt i vegen. Dette skal gjere det nødvendig å redusere farten. Skikkeleg bakgrunnsmarkering skal gjere denne sideforskyvinga forsvarleg ut frå omsyn til tryggleik.

To kryssingsstader for gåande vil verte opphøgde, og skal bidra til jamnt låg fart gjennom sentrum. Etter som gata vert avgrensa med granittkantstein, og vi har valgt ei total vegbreidde på 6,5 m frå skulder til skulder, bør dette også verke fartsdempande.

Auka trivsel vil i hovudsak komme som følgje av at dei store, åpne asfaltflatene vert oppdelte og gjort meir intime ved hjelp av treplanting og buskrabattar. Etter som bjørk er eit vanlig treslag på Batnfjordsøra, var dette eit naturleg vegetasjonsvalg for store delar

av prosjektet. "Hovudgata" har vi likevel valgt å markere med større, meir majestetiske tre som f.eks. lønn. Tre vert også brukt til leplanting.

I arbeidet med å skape eit trivelegare sentrum, har vi prøvd å gripe tak i noko av det opphavelige ved staden. Tidlegare var Batnfjordsøra sterkt prega av vatn. Batnfjordselva som bukta seg ned etter dalen på vestsida av sentrum, gravde seg stadig nye løp. På motsatt side av sentrum rant Majorbekken, og i nord låg Batnfjorden. I dei seinare åra er nedre del av elva retta ut, Kvannelva og Majorbekken er lagt i rør, og elvesvingane (meandrane) vert fylte igjen. For å bringe vatnet inn i sentrum igjen, er det derfor planlagt å byggje ein dam med friskt vatn ved krysset mellom riksvegane.

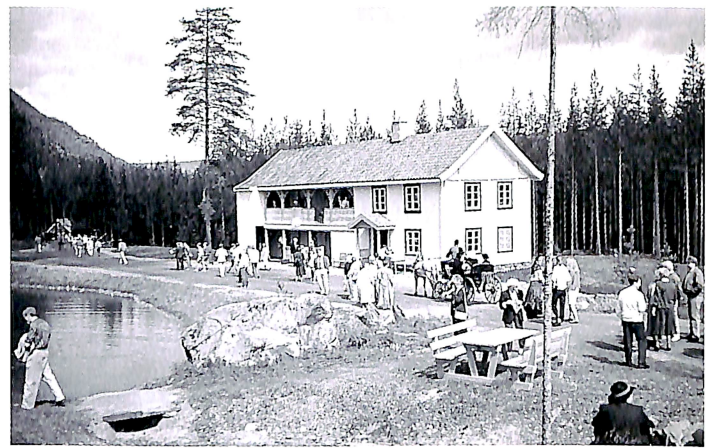
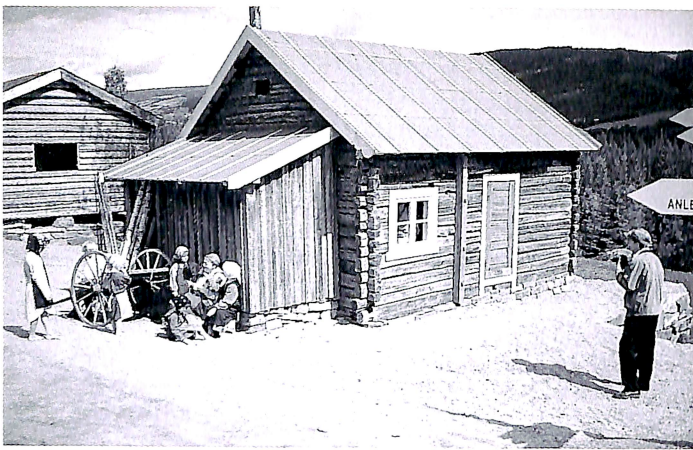
Det er særleg viktig at anlegg som dette ikkje forfell,

etter som dette vil gje heile prosjektet dårleg ry, og den tiltenkte auka trivselen vil utebli. Det er derfor lagt stor vekt på at løysingane skal vere greie å vedlikehalde. Ein viss auka vedlikehaldsinnsetning vil likevel vere nødvendig, særleg den første tida til anlegget har "sett seg".

Detaljering av planen i form av arbeidsteikningar pågår for fullt. Det er allereie klart at det vert endringar i høve til forprosjektet, mellom anna fordi dei tiltaka som er vist i planen går ut over kostnadsramma på 5 millionar som vi arbeider ut i frå.

Miljøgata på Batnfjordsøra skal stå ferdig innan utgangen av 1993.

Trude Holter



Norsk vegmuseum ble åpnet 9. juli. Museet inneholder mye mer enn kjeldedresser, traktorer, gravemaskiner og skilt.

GAMMEL PLOG TIL VEGMUSÈET

Blant de mange "veghistoriske" gjenstandene på Norsk vegmuseum, står en gammel snøplog. Snøplogen var Statens vegvesen Møre og Romsdal sin gave til åpninga av Norsk vegmuseum 9. juli i år.

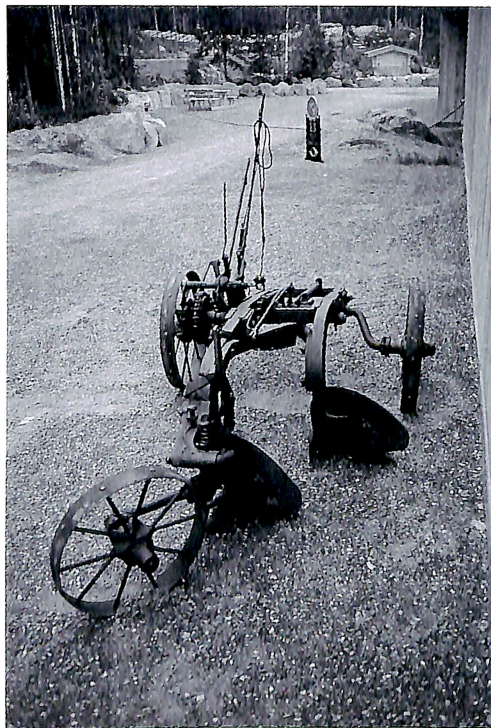
Tidlig i 1920-årene, i bilens kanskje første store vekstperiode, ble kravet fra automobilens forkjempere om vinteråpne veger stadig sterkere. Landets lengste personbilrute gikk gjennom Romsdalen, fra Veblungnes og fram til Otta. Trafikken vokste jevnt hele året. På tross av mange advarsler og ikke så rent lite hånlatter fra hestekarene, ble det gjort flere forsøk på å holde vegen gjennom Romsdalen fri for snø, slik at automobilene kunne ta seg fram. Men forsøket med jordbruksplogen kan med all mulig grunn hevdes å ha vært mislykket. Plogen vil minne de besøkende om pionerarbeidet som ble gjort.

Verneleder Egil Bakke er levende interessert i vår lokale veghistorie. Snøplogen kom han tilfeldig over, og historia om den første "motoriserte" plogen i Vegvesenets tjeneste kan han selvfølgelig svært godt. Han forteller:

"Snøplogen var en ombygd jordbruksplog. Det var vinteren 1921 at det første forsøket på å bytte ut treplogen med en jernplog ble gjort.

Man håpet at en jernplog skulle være tung nok til å skrape bort laget med snø og is. Når forsøket med den tunge jordbruksplogen ikke ble særlig vellykket, var årsakene flere. Den var tung, uhandterlig og vanskelig å manøvrere.

Plogen ble lagret i Vegvesenets gara-



I dag minner den gamle akerplogen de besøkende om forsøket på å holde vegen gjennom Romsdalen snøfri.

je på Hølgjenes. Samme året ba gardbrukeren Søren Lyngheim, som også var vegvokter i Romsdalen i en periode mellom 1920 og 1930, om å få kjøpe den. Plogen fikk han kjøpe for 50 kroner. Heller ikke i Lyngheims gardsarbeid ble plogen noen udelt suksess. Den ble for stor og

tung. Det krevdes flere hester for å trekke den. Den kombinerte snø- og åkerplogen ble så stående ubrukt på garden fram til 1992.

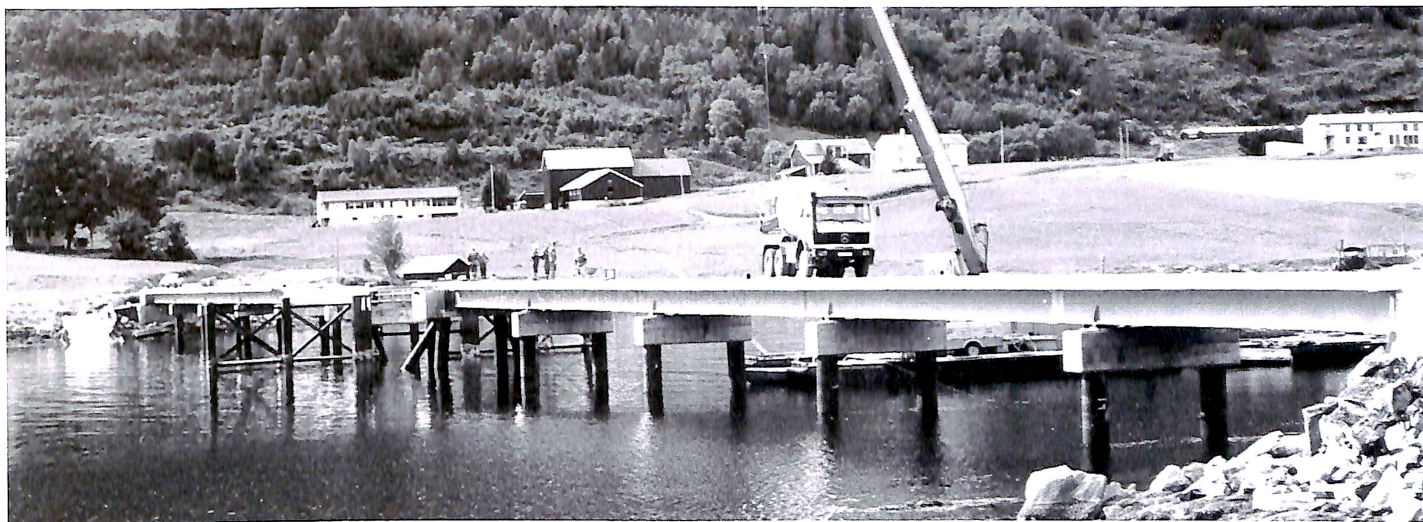
Da det ble vedtatt at vårt fylke skulle skjenke vegmuseet en gave til åpninga, var det at plogen dukket fram på nytt. Den var forresten i forbausende god stand etter å ha stått ubrukt og utendørs i snart 70 år. Familien Lyngheim på Åndalsnes fortjener takk for at de tok vare på klenodiet og for at Statens vegvesen fikk plogen tilbake.

Museumsutvalg

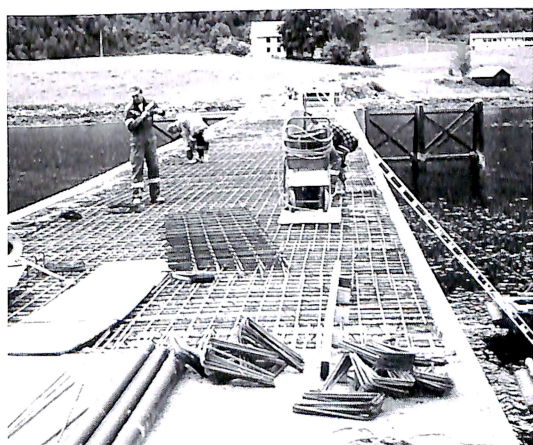
Vegdirektoratet har bedt om at det i hvert fylke blir nedsatt ei museumsgruppe. På ledermøtet i juni, ble det nedsatt ei gruppe i Møre og Romsdal. I gruppa sitter vegsjef Eivind Vollset, verneleder Egil Bakke, vegmester Kolbjørn Engen og avdelingsingeniør Knut Inge Braute.

"Vegvokteren"

Vegvokteren og komponisten Petter L. Rypdal fra Tresfjord sin springar, "Vegvokteren", vil bli fremført under et av to større arrangement på vegmuseet nå i høst. "Vegvokteren" vil bli fremført av spillemenn fra vårt fylke.



Støping av brudekke Foto: Tore Witsø



Binding av armering Foto: Tore Witsø



Fra venstre Eivind Toven, Arnt Torjul (sommervikar), Gunnar Bøe (sommervikar), Petter Aarset, Magne Bøe, Dag Kjetil Nause, Ottar Engkrog, Richard Lunheim, Malvin Ness. "Kaare Flaate" i bakgrunnen. Foto: Tore Witsø

Ny bru over Bøfjorden

Ny bru over Bøfjorden på fylkesveg 331 i Surnadal kommune står forhåpentligvis ferdig når dette leses. Vegvesenets ansatte har dermed bygd en 266 m lang bru og revet halvparten av gamlebrua på litt over 5 måneder.

Som etter hvert kjent ble ca. 130 m ødelagt under orkanen 1. nyttårsdag som følge av at en frakteskute kom i drift og rente på. Gjenstående del av brua var sterkt angrepet av rust på armering. En fant derfor ut at det ville

lønne seg å bygge ny bru i sin helhet framfor å sette i gang store vedlikeholdsarbeider.

Brua blir bygd etter samme prinsipp som bruene på Atlanterhavsvegen. Peler rammes til fjell eller faste løsmasser og bindes sammen med en drager i toppen. Brudekket bygges av betong som hviler på bjelker av stål (betongbjelker på Atlanterhavsvegen). For å få utført arbeidene er "Kaare Flaate" satt sammen igjen.

Brua skal ha seilløp med bredde 15 m, hovedsakelig for sandbåter. Dette ordnes ved at to sylindere plassert i ene enden av seilløpet presser ned enden av en heisebru som dermed blir stående på høykant, og båter kan passere.

Totale kostnader er beregnet til 11 mill. kroner. I disse KRIFAST-tider synes vel dette å være lite å skrive om. Men, enten et prosjekt er lite eller stort, innsats og krav til kvalitet er den samme. Bøfjord bru er for øvrig ikke noe lite prosjekt i egenregi-sammenheng.

Tore Witsø

Vi gratulerer!

50 år

Gudmund Fiske, Surna
Oddvar Håkon Hånes, Syvde
Malvin Bjarne Klauseth, Molde
Johan Sudmann, Molde
Asbjørn Østrem, Alesund

16. oktober
24. oktober
1. november
28. november
20. desember

60 år

Ivar Meisingset, Flemma
Leonhard Alstad, Alesund
Edel Ellen Ormset, Aure

14. oktober
16. oktober
19. desember



Vegmesterskapet i landevegsløp 1992: STERK INNSATS



“VM” i landevegsløp ble arrangert i Sogn og Fjordane – Hermansverk/Balestrand – i dagene 29.-30. mai.

Mesterskapet omfattet 2 distanser:

4,2 km: “Blomstringsløpet” – Hermansverk/Leikanger – 29. mai

21,1 km: “Vikingsløpet” – Balestrand – 30. mai

Traséen for “Blomsringsløpet” gikk mellom Leikanger og Hermansverk. Dette løpet samlet 164 deltakere – herav hele 95 fra Vegvesenet.

Plasseringer fra Møre og Romsdal:

Klasse M 30-39 år

totalt 17 deltakere

Vinnertid i klassen: 13.47

Jan Nygaard - nr. 2:	13.55
André Moltubakk - nr. 6:	15.07
Terje Fugelsnes - nr. 10:	16.17
Odd Arild Lindseth - nr. 11:	16.49
Rolf Arne Hamre - nr. 13:	17.37

Klasse M 40-49 år

totalt 38 deltakere

Vinnertid: 12.13

Ingolf Kleppe - nr. 17:	15.41
Arne Sæther - nr. 25:	16.57

“Vikingsløpet” – 21,1 km – ble arrangert i Balestrand lørdag 30. mai. Løpet hadde ca. 450 deltakere, herav 54 som ledd i vegmesterskapet i landevegsløp.

Plasseringer fra Møre og Romsdal:

Klasse M 30-39 år –

10 deltakere

Vinnertid: 1.11.15

Jan Nygaard - nr. 3:	1.27.29
André Moltubakk - nr. 4:	1.34.03
Terje Fugelsnes - nr. 7:	1.45.04
Rolf Arne Hamre - nr. 8:	1.48.49
Odd Arild Lindseth - nr. 9:	1.49.04

Klasse M 40-49 år

27 deltakere

Vinnertid: 1.13.12

Ingolf Kleppe - nr. 19:	1.38.50
Arne Sæther - nr. 23:	1.49.29

Værgudene bidro til at rammen rundt løpene neppe kunne ha blitt særlig bedre, dvs. blå himmel, blågrønn fjord, snødekte fjelltopper, grønnkleddes fjordsider ispedd blomstrende frukthager.

Varmen under avviklingen av “Vikingsløpet” var vel noe i høgste laget med tanke på landevegsløp over 21 km. Arrangøren hadde dog på sin side sørget for gode muligheter til avkjøling/drikke underveis i løpet.

Bedriftsidrettslaget “VEGIL” fortjener også honnør for det arbeid som ble gjort i forbindelse med tilrettelegging-/gjennomføring av arrangementet.

Vestfold, landets minste fylke, stilte med hele 38 deltakere i vegmesterskapet. Vestfold som forbilde bør Møre og Romsdal stille med flere enn 7 deltakere i VM 1993! Løpsmiljøet ved vegkontoret/i etaten ellers tilsier et deltakerpotensiale som ligger langt over årets deltakelse. I denne forbindelse vil jeg ikke minst rette en oppfordring til kvinnesiden. Her bør målsettingen være å bli representert i VM 1993, spesielt da i “Blomstringsløpet” (4,2 km).

Arne Sæther



PÅ UTSTILLING

Statens vegvesen Møre og Romsdal er en av utstillerne under jubileumsutstillingen i Kristiansund. Jubileumsutstillingen er fire-delt og omfatter emnene samorganisasjonen, samferdsel, historie og helse. Selvfølgelig er Statens vegvesen Møre og Romsdal på plass.

Prosjektene vi presenterer er Aursundprosjektet, Valsøyfjordprosjektet, Øksendalstunnelen, Ny innfartsveg til Kristiansund, Miljøgata på Batnfjordsøra og Kyststamvegen. Utstillinga ble åpnet 9. juni og varer fram til 30. september.

På bildet ser vi to viktige medspillere i arbeidet med å gjøre vår stand ferdig, tegner Reidun Øverland og førstesekretær Palma Pladsen. De to ble for øvrig foreviget etter at siste hånd var lagt på verket vårt.

Utstillingen er en del av Kristiansund bys 250 årsjubileum.

"FTU-NYTT"

HANDLINGS-PROGRAM FOR TRAFIKKTRYGGING I MØRE OG ROMSDAL 1992-95

Det første handlingsprogrammet for trafikktrygging vart til i 1987, i regi av fylkestrafikktryggingsutvalet (FTU) i Møre og Romsdal. Trafikktryggings-tiltaka i dette dokumentet vart etter kvart gjennomførte. I år har vi avslutta arbeidet med revisjon av handlingsprogrammet, og gjennom aktiv deltaking frå dei mest sentrale aktørane i trafikktryggingsarbeidet i Møre og Romsdal, har lista over aktuelle tiltak blitt fornya. Handlingsprgrammet har vore ein effektiv og tenleg reiskap i trafikktryggingsarbeidet i fylket, og det har fungert som ein katalysator for store delar av det som blir utført

av andre etatar/organisasjonar innanfor dette området. Samferdselsutvalet skal behandle handlingsprogrammet på møte 2. september, og ein tek sikte på å sluttbehandle det i fylkestinget 12.-14. oktober 1992.

FTU-MØTER

Neste FTU-møte blir halde i Ørsta, 7. september. Fylkestrafikktryggingsutvalet skal ha eit kontakt- og samarbeids-møte med Ørsta og Volda kommunar, 8. september, der også biltilsynet, politi, lensmannsetaten og vegmeister tek del. Utvalet skal ha eit møte til i år (på fylkeshuset), men dato for dette er ikkje endeleg fastsett.

Ruth Myklebust

"Unødig fogderistrid om vegbevilgninger"

Under denne tittelen har overingeniør Svein Solbjørg i siste nr. av "Veg og virke" ein artikkel. Her prøver han å bevise at Sunnmøre har fått 52 % av vegløyvingane over ein 15 års periode og at det såleis er heilt ugrunna påstander som har kome fram i søre luten av fylket.

Eg deltok ikkje i diskusjonen om desse spørsmåla før valet til nytt fylkesting. Spørsmålet er likevel såpass interessant at eg vart frista til ei lita motforestilling når Svein Solbjørg reiser det på nytt i "Veg og virke".

Eit ord seier at med statistikk kan ein bevise alt, og det er nok ut frå same filosofi Solbjørg har gjort sitt reknestykke.

Med Statens vegvesen som kilde refererte Ole Øverland før valet i eit intervju med "Fylket" til same reknestykket. Dette vart også brukt i spørje-program i lokal TV siste haust. For å få fram desse 52 % vart åra 1974-1989 lagt til grunn. Åra 1990 og 1991 var teke ut og i staden sett inn 1974 og 1975. Dette vart oppfatta som manipulering av tal. I tillegg kjem det no fram at halvparten av investeringane på E69 i Romsdal er tillagt Sunnmøre pga. nytteverdien, og er rekna med i desse 52 % som det var argumentert med.

Det var fylkeskommunen som då var i sentrum av diskusjonen og den har eksistert frå og med 1976. Det naturlege utgangspunkt måtte

såleis vere å ta med perioden 1976-1990 som også var ein 15-års periode – og – i tillegg var den perioden fylkeskommunen hadde eksistert.

Når Solbjørg først er ute med statistikk og tal, kan det vere interessant å vite kva statistikken frå den perioden viser! Du kan gjerne ta med 1991 også – så har du heile perioden til fylkeskommunen.

Eg meiner ikkje at ein matematisk skal ha vegløyvingar etter folketalet. Då ville Sunnmøre ha krav på over halvparten heile tida. Men når det er snakk om fordelingar og prioritering så burde administrasjonen i Molde vokte seg vel for å plukke ut eigna årstal som skal passe inn i partsinnlegg. Statistikken 1974-1989



lagt fram i 1991 under valkampen vart oppfatta som manipulering av tal. Dette berre skjerpa fogderistriden i staden for å dempe den. Det er leit om dette poenget ikkje vert oppfatta.

Elias Giske

Svar til Elias Giske

(Elias Giske er no med i samferdselsutvalet i fylkeskommunen)

1. Eg vil først seie at eg synest ein slik analyse som vi har gjort om fordeling av midlar mellom fogderia, eigentleg burde vere unødvendig å gjere. Men dette vart gjort pga. at mange politikarar det siste året svært ofte uttalte at "no er det Sunnmøre sin tur" når det gjeld riksveg-løyvingar i 1994-97.

2. I analysen vart perioden 1974-89 valt, då dette omfattar dei siste 4 vegplan-periodane og det for denne perioden var lett å finne tal frå dei årlege riksvegbudsjetta som kunne samanliknast, og fordi det også eksisterer prisindeksar for veganlegg for denne perioden.

I tillegg til perioden 1974-89 tok vi med løyvingar og tal frå Norsk Veg- og Vegtrafikkplan for perioden 1990-97.

Eg har derfor svært vanskeleg for å skjønne at dette er

"manipulering av tal", slik Elias Giske nemner.

3. For perioden 1976-91 har 44 % av dei ordinære løyvingane vore bruka på Sunnmøre mot 49 % i 1974-89. Då E69 (no nr. 9) er den viktigaste vegen til/frå Sunnmøre, tillet eg meg å seie at halvparten av dei løyvingane som denne vegen har fått i Romsdal (m.a. til Innfjordtunnelen) blir fordelt på Sunnmøre. Dermed kjem vi fram til at Sunnmøre har fått 49 % av løyvingane i 1976-91 og 52 % i 1974-89.

4. Som eg nemnde i Veg og Virke nr. 2/92 bør vi gå endå lengre tilbake i tid enn til 1974, dersom det absolutt skal gjerast ei samanlikning om kor mykje midlar til riksvegar kvart fogderi har fått. Investeringar som er gjort lenge før, er som kjent framleis til stor nytte for trafikken i Møre og Romsdal.

5. Analysen som er gjort, viser at Sunnmøre har fått sin



"rettmessige" del av riksveg-investeringane i fylket når investeringane blir vurdert i ein rimeleg langtidperiode.

6. Det bør vere sjølvsgatt at investeringsmidlane må fordelast etter behov, med utgangspunkt i den standard og funksjon vegen har, og ikkje etter folketal. Det er fint å sjå at Elias Giske også er samd i dette.

Det investeringsbehovet vi har registrert i eksisterande riksvegar, fordeler seg med 41 % på Sunnmøre, 24 % i Romsdal og 35 % på Nordmøre.

Svein Solbjørg

BREMSEVÆSKEN KOKER!

Har du sjekket bremsevæsken i det siste? De fleste trafikanter tenker ikke over at overopphetet bremsevæske kan føre til bremse-svikt.

Hvis du følger bilprodusentens service-intervaller, skal du normalt ikke ha noen problemer med bremsevæsken. Bilprodusentene anbefaler å skifte bremsevæske hvert annet eller hvert tredje år.

Hvis væsken ikke blir skiftet kan du oppleve bremse-svikt når du minst ønsker det. Lange oppbremsinger kan gjøre at bremsevæsken blir så opphetet at den koker. Det dannes luftbobler, og trykket i bremsesystemet forsvinner. Grunnen til at bremsevæskens dampplasma reduseres over tid, er at bremsevæsken tar opp fuktighet fra luften. Fuktigheten omdannes til damp, som legger seg som en "pute" foran bremsevæsken som skal bevege bremseklossene. Ved en kontroll i Oslo i uke 29 ble det oppdaget noen feil ved bremsevæsken. Kokepunktet bør ligge over 150 grader, vanninnholdet under 3 prosent, sier Hroar Braathen i Automobil- og Rekvizita-Grossistenes Forening. Er du i tvil om bremsevæskens tilstand bør du be om en væsketkontroll neste gang du har bilen på verksted.

Suveren heime-

Møre og Romsdal sine deltakarar gjorde nesten reint bord under Vegmeisterskapet i presisjonskøyring i Molde første helga i september. Våre seks deltakarar slo dermed fast at Møre og Romsdal er på vegtoppen. Det blei ein suveren heimesiger.



Ei hverande Moldeavis skreiv i sin reportasje frå meisterskapet at, "Det var Krifast-klasse" over vegsjåførane frå fylket under "VM" på heimebane". Vi har synt for heile verda at Statens vegvesen Møre og Romsdal har bygd eit banebrytande og grense-sprengande vegprosjekt. No har vi og dokumentert for resten av landet at vi og har dei beste Vegvesen-sjåførane. For dei seks deltakarane våre, Ingar Rødal, Oddbjørn Tomren, Jarle Hoem, Jon Ingar Eik, Sverre A. Oksvik og Hilmar Stein var ikkje beskjeden av seg. Ubeskjedent nok, gjorde dei nesten reint bord og nærast høvla over sine medkonkurrentar i tevlinga.

For bare sjå her; Siger og ellefte plass i klasse liten bil, siger og tredje plass i klasse stor bil, andre og åttande plass i veggøvel og ein suveren siger samanlagt. Legg vi så til at Møre og Romsdal blei suverent beste fylke samanlagt, og fortel at Ove Johansen til overmål vann demonstrasjonsøvinga i hjullastar, ja, så trur ikkje vi det er mogeleg å gjere det betre.

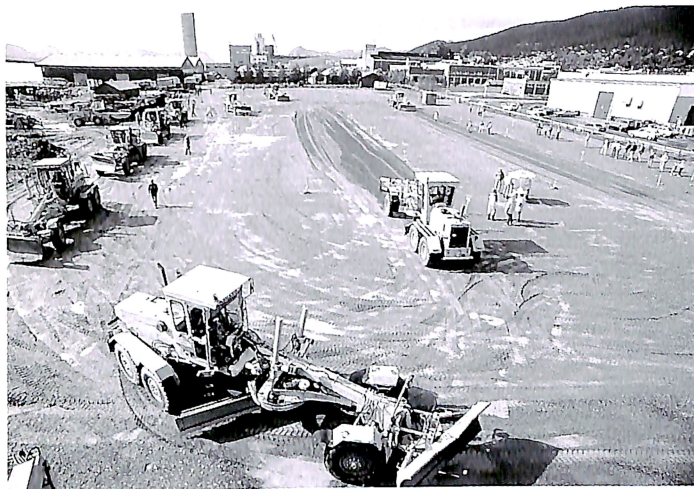
Når vi og berre har motteke skryt og gode ord frå deltakarane, dei tilreisande og tilskodarar og heilt avslutningsvis fortel at pressa ga gull for måten meisterskapet vart avvikla på, ja då har vi alle all grunn til å vere fornøgd.

Ein av dei mange ivrige tilskodarane var vegsjef Eivind Vollset. Han kunne slå fast at "hans" sjåførar er dei beste i landet.

Ein skal vere stødig på handa for ikkje å setje merke i colaboksen. Arne Sæther, ein av dei mange dyktige funksjonærane våre, kan berre slå fast at colaboksen var utan merke – og tom.



siger!!!



Arrangementet gikk knirkefritt, noko dette bilete frå høvelarenaen syner.



Ei av øvingane var å rygge stor lastebil inn i garasjen utan å kome bort i markeringa. Prøv sjølv!



Ikkje noko å seie på denne grøfta



Vergudane viste seg ikkje frå si beste side. Regnveret såg ikkje ut til å plage dei mange, dyktige funksjonærane noko.

RESULTAT

Stor lastebil

Plass	Navn	Fylke	Prikker
1	Jarle Hoem	Møre og Romsdal	353
2	Ingmar Ulvenes	Nordland	367
3	Jon I. Eik	Møre og Romsdal	384
4	Per Småvøllan	Nord-Trøndelag	457
5	Per M. Vold	Nord-Trøndelag	523

Liten lastebil

Plass	Navn	Fylke	Prikker
1	Ingvar Rødal	Møre og Romsdal	143
2	Kjell S. Jensen	Nordland	287
3	Fred Thoresen	Nordland	315
4	Cay Hausland	Aust-Agder	349
5	Trond I. Karlsen	Troms	354
11	Oddbjørn Tomren	Møre og Romsdal	480

Veghøvel

Plass	Navn	Fylke	Prikker
1	Svein Lyngsård	Hordaland	47
2	Sverre A. Oksvik	Møre og Romsdal	86
3	Einar Åsheim	Hedmark	88
4	Asbjørn Knutsen	Finnmark	95
5	Oddbjørn Østensen	Oppland	97
8	Hilmar Stein	Møre og Romsdal	111

Hjullaster (Demoøvelse)

Plass	Navn	Fylke	Poeng
1	Ove Johansen	Møre og Romsdal	135
2	Jan Fjerdingsby	Akershus	163
3	Morten Johansen	Østfold	169
4	Tor Skåland	Rogaland	175
5	Rune Moldestad	Sogn og Fjordane	198

Fylkesoversikt

Plass	Fylke	Prikker
1	Møre og Romsdal	582
2	Telemark	995
3	Vest-Agder	1057
4	Hordaland	1131
5	Nord-Trøndelag	1178
6	Nordland	1186

VANNRETT

- 1 Se ill.
- 9 Dekke
- 17 Øve
- 18 Guttenavn
- 19 Knegge
- 20 Skjul
- 21 Framkomst
- 23 Erobrer
- 25 Sølvmynt
- 26 Guttenavn
- 29 Dynn
- 31 By i Frankrike
- 32 Se ill.
- 33 Kårde
- 35 Prydplante
- 37 7624
- 40 I stykker
- 41 Bæret
- 43 1870
- 45 Ubevegelige
- 47 Slagsted
- 48 Guttenavn
- 51 Nybyggeren
- 56 Stammehøvding
- 57 Bestemmelsessteder
- 60 Det er (fork.)
- 61 Pikenavn
- 63 I stykker
- 65 Skjul
- 66 Synger
- 70 Før
- 71 Ordne
- 72 Halv
- 74 Fornøyelsepark
- 75 Pronomen (nyn.)
- 76 Farge










- 77 Kilevink
- 78 Flid
- 79 Forbli
- 81 Se ill.
- 82 Klagesanger
- 83 Pavekrone
- 87 Sprekke
- 90 Lysningen
- 92 Pike
- 94 Påskjønner
- 95 Sjarm
- 97 Stamfar
- 98 Purke
- 99 Trefat
- 100 Se ill.
- 101 Mener
- 103 8390
- 105 Votere
- 107 Oppfostringen
- 108 Se ill.
- 109 Forfall
- 112 Haster
- 114 Ladet atom
- 116 Fisk
- 118 Kosthold
- 122 Frossen
- 124 Tøye
- 126 Behagelig
- 127 2843
- 128 Kreere
- 129 Drastisk
- 130 Månefase
- 131 Gate
- 132 Ener
- 133 Anlegg
- 136 Hår (omv.)
- 137 Se ill.

LODDRETT

- 1 Avkler
- 2 Sverdlilje
- 3 Pronomen
- 4 Land
- 5 Avslag
- 6 Uro
- 7 By i Sverige
- 8 Barnepike
- 9 4343
- 10 Hovedstad i Asia
- 11 Bedrag
- 12 Pikenavn
- 13 Europeer
- 14 Gammel dans
- 15 Uklar
- 16 Langsom
- 21 Se ill.
- 22 Tyrkisk minister
- 24 Gull
- 27 I meget langsomt tempo
- 28 Se ill.
- 30 Bekreftelse
- 34 Guttenavn
- 36 Klinge
- 38 Portrett
- 39 Dunst
- 42 Morgenrødens gudinne
- 44 Anfallet
- 46 Smile
- 49 Se ill.
- 50 By i USA
- 52 Ettermiddagsmål
- 53 Plante
- 54 Konge
- 55 Har
- 58 Dyrke
- 59 Suksess
- 62 Kamplasser
- 64 Tarvelig
- 65 Oppfant telefonen
- 67 Bred gate
- 68 Dovenaper
- 69 Like
- 73 Fyldig kone
- 76 Samt
- 79 Gresk bokstav
- 80 Tall
- 84 Pikenavn (omv.)
- 85 Rydde
- 86 Ildsted
- 87 Slag
- 88 ---- og pleti
- 89 Pikenavn
- 91 Dreie
- 92 Klut
- 93 Omdømme
- 96 Fenghette
- 99 Kubus
- 101 Unison sang
- 102 Binde
- 103 Ujevn
- 104 Fare (omv.)
- 106 Tone
- 110 Stemme
- 111 Stat og elv i Afrika
- 112 Før
- 113 Artikkel
- 115 Sterk vind
- 116 Fisk
- 117 Tidligere
- 119 Raka
- 120 Klo
- 121 Strenginstrument
- 123 Ulv
- 124 Tårn
- 125 Drikk
- 128 Vid
- 134 Husdyr
- 135 Like

1	A	2	R	3	B	4	E	5	I	6	S	7	V	8	A	9	R	10	S	11	L	12	I	13	N	14	G	15	I	16	T	17	S	18	E	19	L	20																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																				
21	U	ER	22	K	23	N	24	U	S	25	A	26	R	27	E	28	N	29	A	30	N	31	E	32	L	33	S	34	E	35	T	36	R	37	E	38		39		40																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																		
41	V	42	E	43	T	44	E	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	O	82	N	83	D	84	E	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	S	122	E	123	S	124	S	125	126	127	128	129	130	131	132	133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143	144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154	155	156	157	158	159	160																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
161	T	162	R	163	164	165	166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176	177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187	188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198	199	200																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																	
201	R	202	E	203	D	204	A	205	206	207	208	209	210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220	221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231	232	233	234	235	236	237	238	239	240																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																															
241	A	242	V	243	E	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253	254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264	265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275	276	277	278	279	280																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																																
281	E	282	6	283	6	284	6	285	6	286	6	287	6	288	6	289	6	290	6	291	6	292	6	293	6	294	6	295	6	296	6	297	6	298	6	299	6	300	6	301	6	302	6	303	6	304	6	305	6	306	6	307	6	308	6	309	6	310	6	311	6	312	6	313	6	314	6	315	6	316	6	317	6	318	6	319	6	320	6	321	6	322	6	323	6	324	6	325	6	326	6	327	6	328	6	329	6	330	6	331	6	332	6	333	6	334	6	335	6	336	6	337	6	338	6	339	6	340	6	341	6	342	6	343	6	344	6	345	6	346	6	347	6	348	6	349	6	350	6	351	6	352	6	353	6	354	6	355	6	356	6	357	6	358	6	359	6	360	6	361	6	362	6	363	6	364	6	365	6	366	6	367	6	368	6	369	6	370	6	371	6	372	6	373	6	374	6	375	6	376	6	377	6	378	6	379	6	380	6	381	6	382	6	383	6	384	6	385	6	386	6	387	6	388	6	389	6	390	6	391	6	392	6	393	6	394	6	395	6	396	6	397	6	398	6	399	6	400	6	401	6	402	6	403	6	404	6	405	6	406	6	407	6	408	6	409	6	410	6	411	6	412	6	413	6	414	6	415	6	416	6	417	6	418	6	419	6	420	6	421	6	422	6	423	6	424	6	425	6	426	6	427	6	428	6	429	6	430	6	431	6	432	6	433	6	434	6	435	6	436	6	437	6	438	6	439	6	440	6	441	6	442	6	443	6	444	6	445	6	446	6	447	6	448	6	449	6	450	6	451	6	452	6	453	6	454	6	455	6	456	6	457	6	458	6	459	6	460	6	461	6	462	6	463	6	464	6	465	6	466	6	467	6	468	6	469	6	470	6	471	6	472	6	473	6	474	6	475	6	476	6	477	6	478	6	479	6	480	6	481	6	482	6	483	6	484	6	485	6	486	6	487	6	488	6	489	6	490	6	491	6	492	6	493	6	494	6	495	6	496	6	497	6	498	6	499	6	500	6	501	6	502	6	503	6	504	6	505	6	506	6	507	6	508	6	509	6	510	6	511	6	512	6	513	6	514	6	515	6	516	6	517	6	518	6	519	6	520	6	521	6	522	6	523	6	524	6	525	6	526	6	527	6	528	6	529	6	530	6	531	6	532	6	533	6	534	6	535	6	536	6	537	6	538	6	539	6	540	6	541	6	542	6	543	6	544	6	545	6	546	6	547	6	548	6	549	6	550	6	551	6	552	6	553	6	554	6	555	6	556	6	557	6	558	6	559	6	560	6	561	6	562	6	563	6	564	6	565	6	566	6	567	6	568	6	569	6	570	6	571	6	572	6	573	6	574	6	575	6	576	6	577	6	578	6	579	6	580	6	581	6	582	6	583	6	584	6	585	6	586	6	587	6	588	6	589	6	590	6	591	6	592	6	593	6	594	6	595	6	596	6	597	6	598	6	599	6	600	6	601	6	602	6	603	6	604	6	605	6	606	6	607	6	608	6	609	6	610	6	611	6	612	6	613	6	614	6	615	6	616	6	617	6	618	6	619	6	620	6	621	6	622	6	623	6	624	6	625	6	626	6	627	6	628	6	629	6	630	6	631	6	632	6	633	6	634	6	635	6	636	6	637	6	638	6	639	6	640	6	641	6	642	6	643	6	644	6	645	6	646	6	647	6	648	6	649	6	650	6	651	6	652	6	653	6	654	6	655	6	656	6	657	6	658	6	659	6	660	6	661	6	662	6	663	6	664	6	665	6	666	6	667	6	668	6	669	6	670	6	671	6	672	6	673	6	674	6	675	6	676	6	677	6	678	6	679	6	680	6	681	6	682	6	683	6	684	6	685	6	686	6	687	6	688	6	689	6	690	6	691	6	692	6	693	6	694	6	695	6	696	6	697	6	698	6	699	6	700	6	701	6	702	6	703	6	704	6	705	6	706	6	707	6	708	6	709	6	710	6	711	6	712	6	713	6	714	6	715	6	716	6	717	6	718	6	719	6	720	6	721	6	722	6	723	6	724	6	725	6	726	6	727	6	728	6	729	6	730	6	731	6	732	6	733	6	734	6	735	6	736	6	737	6	738	6	739	6	740	6	741	6	742	6	743	6	744	6	745	6	746	6	747	6	748	6	749	6	750	6	751	6	752	6	753	6	754	6	755	6	756	6	757	6	758	6	759	6	760	6	761	6	762	6	763	6	764	6	765	6	766	6	767	6	768	6	769	6	770	6	771	6	772	6	773	6	774	6	775	6	776	6	777	6	778	6	779	6	780	6	781	6	782	6	783	6	784	6	785	6	786	6	787	6	788	6	789	6	790	6	791	6	792	6	793	6	794	6	795	6	796	6	797	6	798	6	799	6	800	6	801	6	802	6	803	6	804	6	805	6	806	6	807	6	808	6	809	6	810	6	811	6	812	6	813	6	814	6	815	6	816	6	817	6	818	6	819	6	820	6	821	6	822	6	823	6	824	6	825	6	826	6	827	6	828	6	829	6	830	6	831	6	832	6	833	6	834	6	835	6	836	6	837	6	838	6	839	6	840	6	841	6	842	6	843	6	844	6	845	6	846

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													

De tre første uttrukne riktige løsninger premieres med 2 Flaxlodd

Løsningen legges i konvolutt merket "Vegkryss nr. 3-92" og sendes
 Vegkontoret
 Fylkeshuset
 6400 Molde

innen 1. november 1992

Innsender:

Adresse:

Postnr.: Poststed:

C



STATENS VEGVESEN
MØRE OG ROMSDAL

STATENS VEGVESEN
MØRE OG ROMSDAL

SCANIA

47149

VOLVO

SR32564

5

FL8
TURBO

UR50486