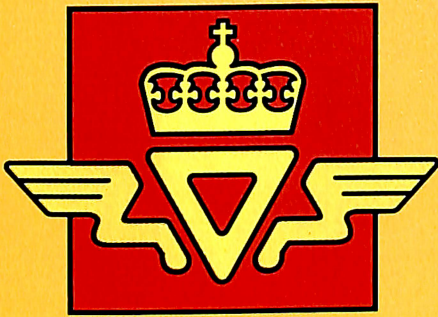


Bibla



# VEG OG VIRKE

BEDRIFTSBLAD FOR  
STATENS VEGVESEN MØRE OG ROMSDAL

Nr. 4

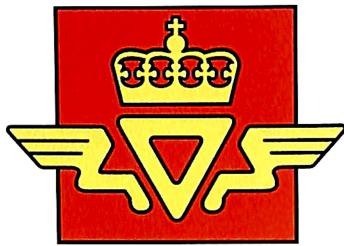
Desember 1992

20. årg.

VEGDIREKTORATET  
23 DES. 1992  
BIBLIOTEKET







# VEG OG VIRKE

BEDRIFTSBLAD FOR  
STATENS VEGVESEN MØRE OG ROMSDAL

Nr. 4

Desember 1992

20. årg.

## INNHALD

Ledelsen har ordet: Statsbudsjettet .....	3	<b>MILJØ</b> 5-minutt .....	27
<b>PROFILER</b> Fransk visitt .....	4	Berga for alltid .....	8
Hils på Egil .....	16	Slutt for i år .....	15
Flinke 6-åringar .....	9	På tur med T-8 .....	26
<b>VEGNYTT</b> Valsøyfjordprosjektet i rute .....	6	AMU sia sist .....	28
Vi er i gang i Aursundet .....	6	<b>MASKIN-NYTT</b> Ny olje- og smøreavtale .....	14
Bølandet fikk ny bru .....	10	Forslagsnemnda .....	23
Gjennomslaget i Måndalstunnelen .....	18	Ny saltspreder .....	25
På reise langs kysten .....	20	Effektiv flishugger .....	24
Rundt og rundt i Ørsta .....	24	Ny veggargasje .....	26
«The Golden Route» .....	11	Får nytt ansikt .....	13
Med øye på vegen .....	7	Seks ganger neste år .....	11
<b>BILTILSYNET</b> Ny stasjon i Ørsta .....	12	Borte for alltid .....	25
Får gebyrmyndighet .....	22	<b>BEDRIFTSIDRETT</b> «VM» for siste gang .....	28
Lån et barnesete .....	8	Bedriftsfotball .....	28
Ble hedret .....	22	<b>DEBATT</b>	
Suksess .....	14	<b>PERSONALIA</b>	
Bedre tilbud .....	14	<b>KRYSSORD</b>	
Fram med kufangeren .....	27		

Redaktør: Wiggo Kanck  
Redaksjonssekretær: Palma Pladsen

Redaksjonsutvalg:  
Ottar Brudeseeth, 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 anleggssjef Kjell Loen som har ordet.

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

Framsida: Flakk ferjekai.  
Foto: Informasjonskonsulent Wiggo Kanck.

Baksida: Verneleiar Egil Bakke.  
Foto: Informasjonskonsulent Wiggo Kanck.

Deadline for neste nr. er 27. januar 1993.

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



**Ledelsen har ordet:**

# Statsbudsjettet 1993



Foto: Romsdals Budstikke

Statsbudsjettet for 1993 som vart lagt fram 6. oktober 1992, viser ei investeringsramme for riksveganlegg i fylket på 242,9 mill. kr. I tillegg reknar vi med eit tilskott/forskott på om lag 4 mill. kr.

Til samanlikning har vi i 1992 fått ei statsløyving på 258,6 mill. kr og tilskott/forskott frå bompengeselskap på 228 mill. kr.

Ved at det i ramma for 1993 og ligg eit refusjonsbeløp på 67 mill. kr, er resultatet ein veldig nedgang i omsetning og aktivitet på riksveganlegga.

Ser vi på vegplanperioden 1990-93 er staten si investering i riksveganlegg i fylket 200 mill. kr større enn den opprinnelege ramma for perioden, og det er god grunn til å glede seg over det. Tre nye større anlegg er kome til; Måndalstunnelen, Valsøyjordprosjektet og Aursundprosjektet. Dertil kom Innfjordtunnelen med utvida plan og kostnadsramme i høve til opprinneleg. Den kostnaden desse representerer er ikkje fullt kompensert, så nokre av dei prioriterte prosjekta i vegplanen blir utsette.

Skal vi vurdere budsjettet og arbeidsomfanget for 1993 er det ingen uventa situasjon vi møter. Overgangen frå stor innsats og omsetning knytta til bompengeprojekt til ei omsetning basert berre på statleg løyving, har vi vore merksame på lenge. Ut frå venta investering på riks- og fylkesveganlegg har vi i fleire år vore avskorne frå nyttilsettingar og inntak av lærlingar i anleggsdrifta. Inntak til andre avdelingar har i stort mon vore gjort ved overgang frå anlegg. Dette er ein situasjon som er uheldig ved at vi ikkje får fornya arbeidskraft og kompetanse.

I arbeidet med mannskapsplanlegging for utedrifta har vi ut frå pårekna investeringar, mannskapstilgang, entreprisefang m.v. rekna ut at vi i 1993 og 1994 har ein viss overkapasitet. Vi har då teke omsyn til at vi framleis må ha høg grad av mekanisering for å arbeide effektivt. Nivået på overkapasitet kan diskuteras, og blir diskutert, men i all fall arbeider vi aktivt med å marknadsføre oss i andre fylke, særleg med tanke på nybyg-

ging eller ombygging av ferjekaier. På dette feltet har vi oppnådd mykje og blitt godt mottekne. Vi gir honnør til dei av våre folk som har vore med på denne utviklinga.

I 1994 har vi òg eit stort beløp øymerka til refusjon. Vårt ønskje då er at restbeløpet innafor vegplanramma 1994-97 blir delt i 4 tilnærma like årlege løyvingar. På den måten kan vi best ivareta heilårleg, fornuftig og effektiv bruk av eiga arbeidskraft. Dette er ei sak som Vegdirektoratet er godt kjent med og som dei må vere sterk støttespelar i. Vi har og nær kontakt med Vegdirektoratet i spørsmål om å drive tunneldrift i andre fylke slik at vi kan halde på den kompetansen vi no har.

Framtida for anleggsdrifta har ikkje alltid vore rosenraud før heller, men det har alltid skjedd positive ting under marsjen.

Ved å

- aktivt samordne ressursane i driftsavdelingane
- framleis få arbeidsoppgåver i andre fylke
- engasjere oss i arbeidsoppgåver i etaten som tradisjonelt har vore gjort av andre
- få gjennomslag for vårt ønskje om budsjettering

så er vi optimistiske med omsyn til effektiv bruk av mannskap og materiell også framover.

Kjell Loen





**Fransk visitt på KRIFAST:**

## 5 MINUTT MED DE KONGELIGE

**De kom. De så. De ble sett. De forsvant. På 5 minutt og 40 sekunder var statsbesøket over. Det var tida som var avsatt til kong Harald, dronning Sonja og Deres gjester,- det danske kongeparet,- dronning Margrethe og prins Henrik sitt besøk på Skjevlingsneset, rasteplassen på Krifast.**



*To nystrig-  
la lens-  
menn, Alf  
Sollid i  
Tingvoll  
(t.v.) og  
Oddbjørn  
Solenes i  
Gjemnes  
og Eide,  
ventet og  
ventet ...*

Men de var presise, slik det sømmer seg monarkiet. Direkte fra Oslo kom de. I både spesialfly og spesial-rekvirert helikopter. Klokka 1020 på slaget torsdag 15. oktober, landet det store Seaking helikopteret på riksvegen på Aspøya, like ved flytebrua på stedet der Krifast-furua ble saget ned. Fylkesmann Alv Jakob Fostervoll, som ledet velkomstkomiteen, hadde i sitt følge fylkesordfører Grethe Westergaard Bjørlo, ordførerne Martin Sæther i Gjemnes og Einar Lund i Tingvoll, vegsjef Eivind Vollset og et par lensmenn.

På det idylliske Skjev-

lingsneset, kanskje den aller fineste rasteplassen langs Krifast, ventet flere hundre mennesker. Tynnkledde skoleungdommer i Straumsnes skolekorps forkortet ventetida med feiende marsjmusikk. To yndige små blomsterpiker i sin fineste stas, viste klare tegn på nervøsitet og utålmodighet. Store og små, gammel og ung viftet prøvende med danske og norske flagg. Et oppbud av sivilt og uniformert politi og sikkerhetsvakter var på plass, og til slutt en spent dame bak disken i kiosken var klar til å ta imot de kongelige.

Isende vind fra nord

gjorde ingenting. Det gjorde heller ingen ting at den samme nordøsten reiv og sleit i klesdrakta. At kvikk-sølvet lå og duvet på nullgraden spilte heller liksom ingen rolle denne dagen.

Så kom de! To stilige, pent antrukne dronninger i svart og rødt og deres gemaler i moteriktige knesidefrakker. Glemte var ventetida for blåfrosne nordmøring. De unge korpsmusikerne fikk liksom litt ekstra snert i trompeten og klarinetten. Marsjtonene ljommet mens dirigenten sørget for riktig takt, samtidig som han speidet etter de kongelige.

Samtidig som alt dette skjedde, smalt blitzlamper og fotoapparater knitret i hendene på de mellom 70 og 80 journalistene.

Jo da, så langt var alt som det skulle være.

Selvsagt, journaliststanden fornektet seg heller ikke i disse minuttene. De

sloss om den beste posisjonen, i første rekke. De sloss om det beste bildet. Den beste vinklinga, om det ene spesielle bildet som skulle tørkes utover førstesida og gjerne noen sider inne i avisa dagen etter.

For publikum var kampen om det ene gode bildet like stor underholdning, like spennende - en like stor fest - som statsbesøket. For at alle fotografene skulle få sitt bilde - du skjønner kongehuset vil så nødig gjøre forskjell på noen - ble det avsatt et minutt til fotografering. Det skjedde med flytebrua, blå og litt forsiktig skummende sjøsprøyt som bakgrunn. Og der sto de, alle fire, og smilte til oss med en kritthvit og sikkert feilfri tannrekke.

Motivet? Jo, det var brukbart det.

Jeg fikk forresten tatt det ene bildet, bildet ingen av fotografene fikk. Så vidt jeg har registrert, er det bare



*...det gjorde de sammen med bunadpyntede blomsterpiker, store og små med danske og norske flagg i hendene...*





*...så kom de...*

på min celluloid at Krifast-generalen personlig, Knut Engdahl, har lurt seg tett opp til dronning Margrethe.

lig stimpling fra en av de mer garvede, scenevante journalistene, med beskjed om å flytte seg.



*...det gjorde følget, mens de unge skolemusikantene fra Straumsnes spilte i nordvesten...*

Hvordan det gikk til? Enkelt nok, det. Jeg ba dronning Margrethe vente litt på Knut Engdahl, slik at jeg skulle få det ene, spesielle bildet. Det bildet som ingen andre har.

Besøket vil sikkert ikke journalisten fra den ene av de mange lokalavisene glemme. Riktignok fikk han ikke det ene spesielle bildet, som ville ha fått redaktøren til å dele ut ekstra ros.

I kampen om den beste posisjonen fikk dessverre lokaljournalisten en skikke-

Stemplinga ble avlevert, mens Danebrog og vårt kjære norske flagg blafret frisk i vinden og marsjtone ne fortsatt ljomet. Mens folket jublet for de kongelige og deres følge, trakk vår kjenning seg forsiktig tilbake.

For lokaljournalisten medførte for øvrig overtrampet til at han i et par dager måtte være forsiktig med å trå for hardt på høyrefoten.

Kong Harald, dronning



*...og de kongelige stilte opp til fotografering...*



*...verten, Alv Jakob Fostervoll spaserende i front sammen med dronning Margrethe...*

Sonja, dronning Margrethe og prins Henriks besøk er ikke glemt. Nei du, verden, møtet, begivenheten i det kjølige, men likevel det fine høstværet er for stor til det. Den er vel verdt å ta med seg videre. Smilende, vinkende, rak og rett i ryggen, smart i klesveien, fin på håret, et tilfeldig, men hyggelig ord og noen bryske mannspersoner fra hoffet, er noe som ikke går så alt for lett i glemmeboka.

Dette var vel trolig første og siste gang jeg fikk muligheten til å bevege meg inn på de kongelige i en avstand på ikke mer enn en til to meter.

Det siste jeg fikk se, var at hele selskapet ble geleidet inn i bussene, som satte kurs for Frei og Kristiansund og nye kongelige opplevelser.

Fransk visitt, - eller kanskje riktigere dansk/norsk visitt til tross, torsdag 15. september vil for alltid stå risset i historeboka til KRIFAST. Det skjedde egentlig mye i løpet av de fem minuttene og 40 sekundene. Det ble et hyggelig, et minneverdig femminutt på rasteplassen - også for meg.

Det var kongelig festivas!



*...fikk jeg mitt ene bilde...*



# VALSØYFJORDPROSJEKTET ER I RUTE

Valsøyfjordprosjektet er i rute. Prosjektleder Oddbjørn Pladsen, som også skal lede arbeidet med Aursundprosjektet, regner med at åpninga av vegen fra Hestnes over Kjøløya og Valsøya og fram til Stokke skjer som planlagt 2. juli neste år.

Arbeidet med Stokksundbrua går framover med stormskritt. I skrivende stund er det støpt mer enn 250 av i alt 380 meter. Brua vil stå ferdig en måned før den offisielle åpninga.

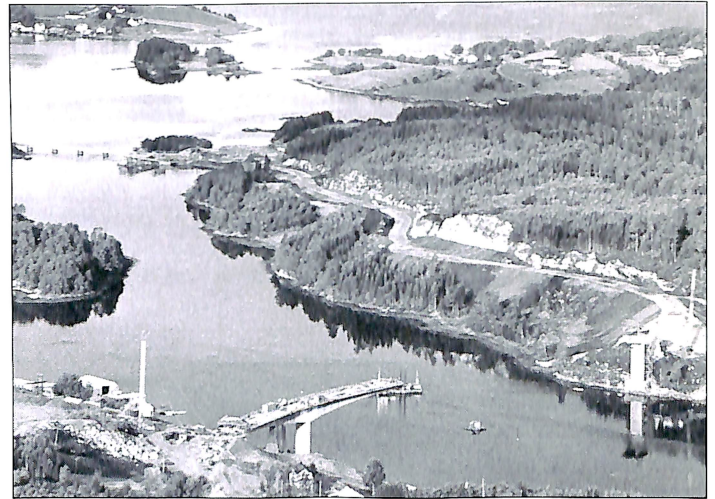
Nå er også arbeidet med breddeutvidelsen av lavbruen over Hestnessundet og

Valsøysundet startet opp. Breddeutvidelsen gir to kjørefelt og utføres i egenregi.

Entreprenør Ola Nedre-seter skal i mai neste år være ferdig med utbedringene av den 1,5 km lange eksisterende fylkesvegen fra Hestenes og til Valsøya.

På andre sida av fylkesgrensa, er Statens vegvesen Sør-Trøndelag i god gang med utbedringa av deler av vegen over Hemnekjølen.

Når vegen åpnes, betyr det at strekninga fra bomstasjonen på Krifast over Betna til Trondheim kortes inn med



Arbeidet på Stokksundbrua går framover med stormskritt. I skrivende stund er det støpt 250 av i alt 380 meter. (Foto: Jørn Hasselø)

14 km. Det betyr igjen at det blir 19 km kortere å kjøre riksveg 71 enn om

en kjører riksveg 65 over Surnadal og Rindal til Trondheim.



Assisterende vegsjef Paul Bølset (t.v.), oppsynsmann Ivar Meisingset, Aureordfører Knut Baardset og Asbjørn Skogset, den første formann i brukomitéen, fikk æren av å felle det første treet på Aursund-vegen.

## I GANG PÅ AURSUNDET

Arbeidet på Aursundprosjektet er i gang. Det skjedde 23. november. Assisterende vegsjef Paul Bølset, oppsynsmann Ivar Meisingset og Aure-ordfører Knut Baardset og Asbjørn Skogset som var den første formann i brukomitéen fikk æren av å felle det første furutreet og kunne dermed også markere den offisielle byggestarten.

Aursundprosjektet, som vil gi 800 innbyggere på Ertvågøya fast vegforbindelse med resten av Aure kommune, består av tre bruer, to tunneler og til sammen om lag 5 kilometer veg. Prosjektet, som vil koste mellom 155 og 160 millioner kroner, skal være avsluttet sommeren 1995.

Prosjektleder Oddbjørn Pladsen forteller at han regner med at bygginga av vegen med rundkjøring på

Giset, fram til brua over Mjosundet, kan komme i gang tidlig neste år. Arbeidet på den 330 meter lange Mjosundbrua og den 480 meter lange Aursundbrua starter opp høsten 1993. Hvilke type bruer, om det blir betong eller stålbruer, er ikke avgjort. Seilløpene er imidlertid fastlagt med høyde på 28 og 16 meter. Den 202 meter lange brua over Smalsundet, mellom Rottøya og Ruøya, vil få et seilløp på 30 x 8 meter og er planlagt bygd i egenregi.

Det var stor festivitas da furua ble felt. Champagnekorkene smalt, og det ble servert champagne både med og uten alkohol. Nordre Nordmøre Bruselskap inviterte også til kaffeselskap og serverte sine gjester skikkelig brukake.



# Med øye på vege



Molde vegstasjon



Daglig leder Nils Olav Kringstad og Stig Seljeseth er ikke i tvil om at Vegtrafikksentralen på Årø utenfor Molde tilfredsstillende et lenge etterlengtet behov.- Servicen ovenfor publikum er nå blitt enda bedre, sier Kringstad.

**Antall henvendelser til vegtrafikksentralen har økt jevnt etter at publikum ble kjent med tilbudet vårt. Primært spør folk om føreforholdene på vegnettet i fylket og om det er glatt på den spesielle strekningen de skal ut å kjøre. Valg av dekk og om vegene er strødd, kjøreruter og om ferjene holder rutetidene, er andre typer spørsmål vi får. At tungtrafikken har oppdaget oss, er positivt. Yrkessjåførene vil gjerne vite om akseltrykk og om det er andre restriksjoner nå.**

**Det er Nils Olav Kringstad, daglig leder av Vegtrafikksentralen for Møre og Romsdal som sier dette.**

Opprettelsen av vegtrafikksentralen er en del av Stat-

ens vegvesen sitt arbeid for å gjøre vegmeldingstjenesten enda bedre. Hensikten er at publikum skal få oppdaterte opplysninger om veg- og kjøreforholdene i Møre og Romsdal, altså en bedre publikumsservice.

Erfaringene Nils Olav Kringstad har gjort etter to måneders drift er bare positive.

Erfaringstallene etter en måneds drift forteller at antall oppringinger og henvendelser ligger på mellom 15 og 20. Jo dårligere meldingene eller været er, jo flere henvendelser får vi. Enkelte dager har antall henvendelser vært på både 80 og flere.

Vegtrafikksentralen, som holder til i lokalene til den nye Molde vegstasjon i Årødalen like utenfor

Molde, er knyttet til den regionale sentralen i Sør-Trøndelag. Den igjen er knyttet opp til den landsdekkende vegmeldingsentralen på Helsfyr utenfor Oslo.

Vegtrafikksentralen utenfor Molde er bemannet fra klokken 0530 til klokken 2200 mandag til fredag. Lørdag og søndager er sentralen åpen mellom klokken 0630 og 1500. I tillegg til den daglige lederen, deler fem vegvesenansatte på vaktordningen.

Nils Olav Kringstad sier seg enig i at vegtrafikksentralen er en nyskaping innenfor Vegvesenet. Ordningen ble etablert for å gi bedre publikumsservice. De tilsatte skal så langt det er mulig være oppdatert om forholdene på vegnettet i fylket vårt, for igjen å yte bedre

service overfor publikum og for at vedlikeholdsavdelinga raskere skal kunne iverksette tiltak på vegene om det skulle være nødvendig. På sikt kan sentralens tjenester bli utvidet til å omfatte fjernovervåking av bruer, tunneler og under-sjøiske forbindelser i Møre og Romsdal.

- Opprettelsen av vegtrafikksentralen betyr at vegberedskapen i fylket totalt sett er blitt bedre. Ikke minst er vi nå i stand til å yte enda bedre publikumsservice.

Det er helt klart at vi med opprettelsen av vegtrafikksentralen også har etterkommet et behov som har eksistert lenge, sier Nils Olav Kringstad.



# Berga for alltid

Ragnar Standal har stått i bresjen for å berge den 150 år gamle kvelvingbrua i Ytre Standal. (Foto: Terje Engås, Sunnmørsposten).



I midten av oktober måned kunne Ragnar Standal på Ytre-Standal på Sunnmøre ta seg ein fortjent kvil. Då hadda han avslutta arbeidet og kunne leggje finpussen på den 150 år gamle kvelvingbrua i Hjørundfjorden.

Med rundt 40 000 kroner i tilskott frå Riksantikvaren og Statens vegvesen, stor dugnadsinnsats frå bygde-

folket på Ytre-Standal, har berga den 150 år gamle kvelvingbrua.

Brua vart bygd i 1842. Det var tre gardbrukarar på Ytre-Standal som sto for kostnadene. Ragnar Standal er ikkje sikker på kven byggmeisteren var, men han trur det kan ha vore Elias Jonson Brungot frå Ørsta. Dette seier han med bakgrunn i at det står "Elias 1842" på ein av steinane.

Måten brua blei bygd på er ikkje ukjent. Steinane i kvelvinga står i press mot kvarandre, og det er ikkje brukt noko hjelpemiddel for å halde dei saman. Ragnar Standal fortel at i følgje historia skal brubyggarane ha sagt at, "Falder den, så falder den straks. Men står den, så står den mens verden står".

Sjølv om brua i Hjørundfjorden ikkje har vore utsett

for uhell, har det likevel vore nære på. Under storflaumen i 1948, heldt det på å gå gale. Tidleg på 60-talet var det berre bygdefolket sin innsats som berga brua. Den nye brua sto då ferdig, og meininga var å sprengje bort den gamle kvelvingbrua.

## Biltilsynet Kristiansund: LÅN ET BARNESETE

Vi ønsker at bilførerne skal vise hvor glade de er i barn og at de setter barnas sikkerhet i høysetet. Gjennom å etablere en utleiesentral for barnesikringsutstyr i bil, får bilførere som ikke har slikt utstyr i bilen anledning til nettopp å vise dette, forteller stasjonssjef Frank Dyrhaug ved Biltilsynet Kristiansund.

Biltilsynet i Møre og Romsdal er ikke redd for å gå nye veier. Initiativet stasjonssjef Frank Dyrhaug tok for å opprette utleiesentral av

barnesikringsutstyr i bil ble godt mottatt. Med økonomisk støtte fra fylkestrafikk-sikkerhetsutvalget, vegkontoret og forhandlere av sikringsutstyr, ble sentralen etablert.

Lignende tilbud, men ikke så omfattende som dette, finnes flere steder i Møre og Romsdal. Tilbudet vårt er konsentrert om aldersgruppa 0 til 7 år. Sentralen disponerer et par hundre barneseter, puter, bagnett og seler. For et barnesete betaler en 300 kroner i depositum. Det innbefatter leie i tre måneder. Ved leie-



Biltilsynet Kristiansund er først ute i fylket med utleiesentral for barnesikringsutstyr.

kontraktens utløp betales 200 kroner tilbake.

Vi har også korttidskontrakter. Det kan jo hende at besteforeldre, tanter eller onkler på helgebeselek vil ta barnet med på biltur. Leie av sikringsutstyr fra fredag til mandag koster 50 kroner, forteller Frank Dyrhaug.

Frank Dyrhaug mener det er naturlig at biltilsynet etablerer tilbudet. Det for-

klarer han med at trafikksikkerhetsarbeid er et av mange arbeidsområder for biltilsynet.

Du vet, etablerer en gode vaner i ung alder, vil de gode vanene gjerne følge en person resten av livet. Å være sikret i bil, både som fører og passasjer, må da være en god vane. Er du ikke enig? Spør stasjonssjef Frank Dyrhaug.



# FLINKE 6-ÅRINGAR FEKK TRAFIKKPRISEN



Takk for at de tar ungene alvorleg. Dette var gledeleg. Vi har lenge arbeidd aktivt og målbevisst med trafikkopplæring i 6-årsklubben i Svanviken barnehage. Trafikktryggingssprisen ser vi på som ein stor ære. Dei 10000 kronene skal kome godt med i det vidare arbeid med trafikktrygging, sa styrar Inga Berit Utigard etter at ho hadde teke imot Trafikktryggingssprisen 1992.

Det var omtrent 20 spente ungar, som tidleg om morgonen 12. oktober, tok vegen til Geiranger og fylkestinget. Saman med ungene, i den fullasta bussen, var også spente foreldre og tilsette i barnehagen.

Det heile byrja med at 6-åringane skulle lære å gå i trafikken. Mange overraskande hendingar og opplevingar – at dei måtte bryte trafikkreglane – fekk etter kvart ungene til å jobbe enno meir intens med trafikkopplæringa. Ungane var ikkje dårlegare dei enn at dei forfatta eit brev som vart send rette ansvarshavande i Eide kommune. Der ba dei

kort og godt om at; "Noko må gjerast med Eide-trafficke". I brevet, som var adressert til det kommunale trafikkutvalet, fortalde ungene om dei mange reklameskiltene kloss inn til vegen, om dei mange bilistane som ikkje tok omsyn til dei små i trafikken, om villparkeringa inne blant butikkane der folk ferdast og om den farlege varetrafikken inn og ut av sentrum. Med god hjelp av dei tilsette i barnehagen og foreldre, vart og ein video laga. Den viste på ein fin måte problema som hersker i sjølve sentrumsområdet.

-Det var greitt nok å få "eit spark bak". Det var og på tide at vi blei gjort merksame på problema. Det kommunale trafikkutvalet tok barna på alvor. Vi gjekk inn i eit samarbeid med barnehagen. Samtidig var forbetringane, i samarbeid med Statens vegvesen og Eide kommune, sett igang, fortel Gerd Kirsti Bredeli Slåke, leiar av det kommunale trafikkutvalet.

Dermed var 6-årsklubben i Svanviken barnehage ein av dei sterkaste kandi-

datane til prisen i år. At 6-åringane fortjente prisen, la heller ikkje FTU-leiar Målfrid Mogstad noko skjul på, då ho under overleveringa i den fullsatta tingsalen sa mellom anna dette:

-Trafikkulykker med personskader i Møre og Romsdal i åra 1985-1991 har i gjennomsnitt kosta samfunnet 465 millionar kroner årleg. Dette må vi og alle andre gjere noko med. Det har barna ved



Refleksvestane sette ungene stor pris på.

Jublande 6-åringar saman med styrar Inga Berit Utigard(t.v.) og FTU-leiar Målfrid Mogstad etter prisoverrekkinga.

Svanviken barnehage gjort. Når prisen i år gjekk til 6-årsklubben i barnehagen så er prisen samstundes ein honnør til alle dei andre barnehagane i fylket som jobber aktivt med trafikktrygging.

Kva ungene var mest oppteken av?

-Skal vi til barnehagen og dele pengane no, var det ein av dei små som ville vite, fortel Målfrid Mogstad.





# BØLANDET IGJEN



Det var rene 17. mai-stemning da Bøbrua ble åpnet og Bølandet igjen ble landfast.

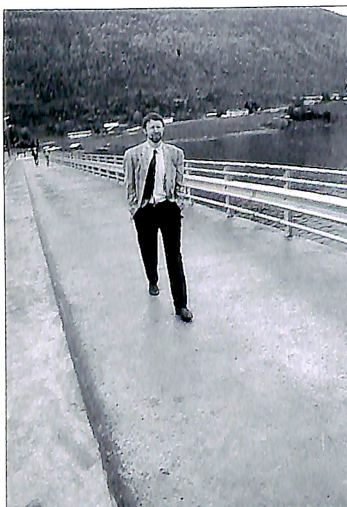
-Orkanen og katastrofen som ramma så mange 1. januar i år, kan vi nå si fikk en heldig løsning for Bølandet. Dere fikk ei ny, god bru, mange ganger bedre enn den gamle. I tillegg fikk dere en ny vegforbindelse uten bru. I ettertid må vi kunne si oss glade for at brua brakk i to, etter sammenstøtet med frakteskuta. Brua var sterkt nedbrutt.



Det var stortingsrepresentant Gudmund Restad som fikk æren av å skjære snora. Han fikk god hjelp av Kåre Dønheim, formann i Grenda utvalget.

Nå er det bare glede som preger bygdesamfunnet. Arbeidet med brua gikk raskere enn vi hadde trodd. Vegvesenet har gjort en skikkelig god jobb. Etter at den nye brua kom, våknet bygda til nytt liv. Brua har skapt ny optimisme. Mange fortjener ros og god omtale for arbeidet som er gjort. Jeg vil gi honnør til Vegvesenet for det arbeidet som er utført, sa Kåre Dønheim til "Veg og Virke" på åpningsdagen.

Hele bygda har gitt sitt bidrag til brua, og hele bygda bidro også til den svært vellykkede brufesten. I Bøfjorden skole hadde bygdefolket, brubyggerne, representanter for Surnadal kommune, Statens vegvesen og



Overingeniør Tore Witsø har all grunn til å være fornøyd med resultatet.

Det var vegsjef Eivind Vollset som sa dette da han i september kunne overrekke ny bru til folket på begge sider av Bøfjorden. Arbeidet med brua gikk i rekordfart. Trafikken på den nye Bøbrua ble satt på 18. september, nøyaktig på dagen og nesten på timen, som ble bestemt da bygginga startet. Overingeniør Tore Witsø hadde all grunn til å være fornøyd, både med at tidsfristen holdt og ikke minst med det gode resultatet.

Godt fornøyd med resul-

tatet var også stortingsrepresentant og snorklipper Gudmund Restad. Gjennom sitt arbeid i Stortinget medvirket han sammen med andre krefter til at finansieringen ble ordnet.

Men aller mest stolt og mest glad var likevel Kåre Dønheim. Straks brua forsvant i fjorden, etter at den førerløse frakteskuta hadde rent på den i orkanbygene, stilte formannen i grendautvalget seg i spissen for ny bru og for igjen å samle bygda.





# LANDFAST

andre innbudte gjester ben-  
ket seg til fest. Bernt Bøe sin  
orolog, skildret utviklinga i  
bygda fra 30-tallet og fram til  
dag. Han la spesielt vekt på  
nva bruva har betydd og vil  
bety for bygdesamfunnet.  
Og nettopp nybrua var da  
selvfølgelig også gjennom-  
gangstemaet på festen.  
Tove Snekvik Sæther sine  
ord; "Det er en lettelse at  
nybrua er tatt i bruk", skulle  
fortelle det aller meste om  
hvor stor betydning Bøbrua  
har for et samlet bygdefolk  
på Bølandet.



Vegsjef Eivind Vollset og stortings-  
representant Gudmund Restad fikk  
æren av å skjære de første stykke-  
ne av den store "brukaka".



## VEG OG VIRKE 6 GANGER NESTE ÅR

Neste år kommer Veg og Virke ut med 6 nummer. Bakgrunnen er større interesse for bedriftsbladet vårt, og ikke minst at vi ved å øke antall utgivelser vil kunne presentere ferskere nyheter. Vi tror også kontakten mellom hver enkelt ansatt og den interne og eksterne informasjon på denne måten kan bli bedre.

Det var for øvrig ansatte i Statens vegvesen som først tok opp spørsmålet om å øke antall utgivelser. Den økende interessen for Veg og Virke har mellom annet kommet til uttrykk i form av mange gode bidrag til bladet. Noen mindre redaksjonelle endringer, både når det gjelder layout og innhold vil komme, men de kan nærmest karakteriseres som kosmetiske. Det som er klart er at bladet vil være på maksimum 24 sider. Hovedinnholdet - vår mangeartede virksomhet - vil være slik vi i dag kjenner det fra Veg og Virke.

Totalt sett tror redaksjonutvalget at omleggingen vil gjøre bedriftsbladet mer leservennlig, lettlest og kanskje litt mer spennende. At vi kan presentere ferskere stoff, sees også på som vesentlig.

En skal ikke legge skjul på at vi nok vil kunne møte på kjente og på nye overraskende problem og utfordringer, når vi skal ut med bladet seks ganger årlig. Det nytter ikke å ta sorgene på forskudd.

Det er ikke med så lite spenning redaktøren og redaksjonsutvalget går løs på utgivelsen av Veg og Virke neste år. Skal en lykkes med omleggingen, kreves det mellom annet en jevn flyt av artikler, nyheter, bilder og tips og reportasjeideer fra alle ansatte i etaten.

Hermed går oppfordringen til alle dere rundt 600 i Statens vegvesen Møre og Romsdal om å levere bidrag til Veg og Virke.

Redaksjonutvalget har lagt opp til følgende utgivelser i 1993:

Nr 1 uke 9	Nr 2 uke 18
Nr 3 uke 27	Nr 4 uke 36
Nr 5 uke 44	Nr 6 uke 51

## THE GOLDEN ROUTE" - TROLLSTIGEN ER SIKKER!

Jern og betong har sikret "gullruta" - Trollstigvegen. Nå er fjellhammeren, som bærer den første svingen etter Stigfossbrua på riksveg 63, sikker. Det var i oktober vegen ble stengt for nødvendig utbedringsarbeid. Selv om utbedringsarbeidet har gått som planlagt, vil ikke vegen bli åpnet før til våren.



# NY VEG- OG BILTILSYNSSTASJON I ØRSTA



Brakketilværelsen tar slutt neste år. Gravearbeidet på den nye stasjonen startet opp i høst. Den nye veg- og biltilsynstasjonen er trukket noe tilbake i forhold til dagens plassering.



Byggjemeldinga er no godkjent av Ørsta kommune. Stasjonen si plassering vert delvis på tomta til vegstasjonen og tomta til biltilsynet. Samla uteareal til bygget er ca. 11,4 dekar. Det attståande arealet på austsida av biltilsynstomta skal nyttast av vegstasjonen til m.a. lagringsplass. Stasjonen har ei samla grunnflate på ca. 1195 m<sup>2</sup>. Ein liten del av administrasjonsbygget vert på to plan. Tilfluktsrom skal byggjast på kjellarplan i samband med kontrollgrav. I administrasjonsbygget skal vegstasjonen og biltilsynet ha kontor i kvar sin ende. Ekspedisjonen og kantina m.m. skal vere felles. I tilknytting til administrasjonsbygget vert det to kontrollhallar - ein for lette kjøretøy og ein for tunge kjøretøy.

Vegstasjonen er no i ferd med å planere området som dei skal nytte til lagringsplass. I tillegg skal den eksisterande sandsiloen flyttast til dette området. Dette arbeidet skal vere ferdig før vinteren. Frå Statens Bygge- og Eiendomsdirektorat har ein fått følgjande framdriftsplan:

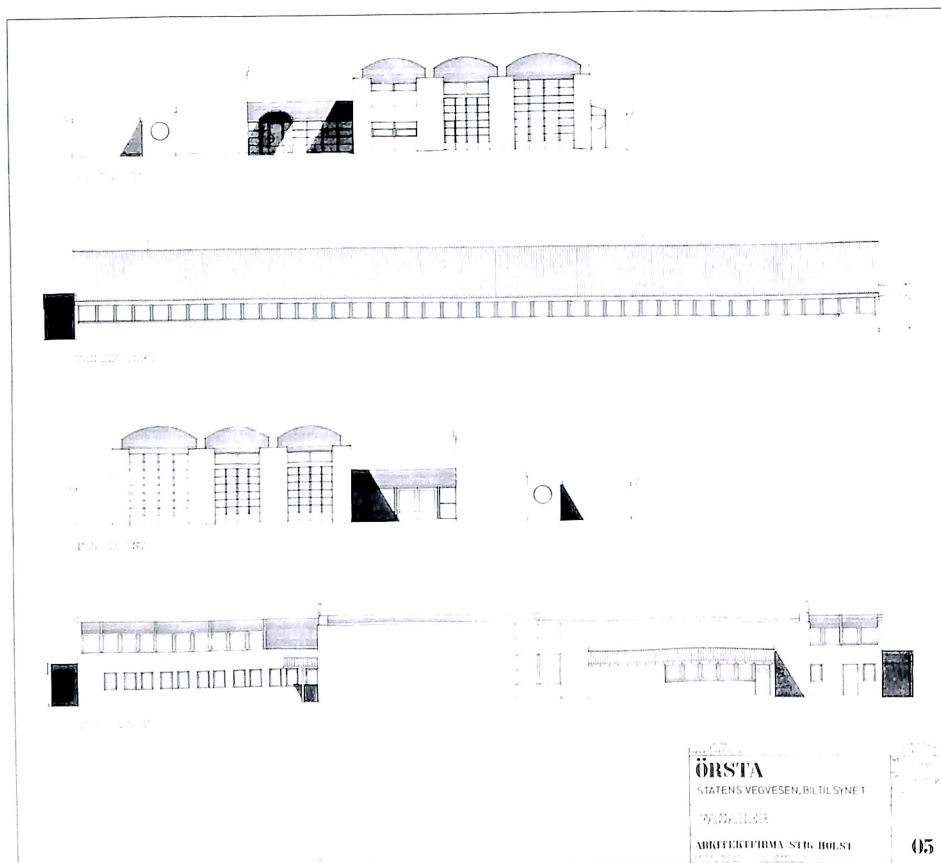
- Anbudskunngjering i veke 40/92, med påmeldingsfrist 19. oktober -92.
- Anbudsutsending i veke 43/92.
- Anbudsfrist 30. november 1992.
- Anbudssopning 2. desember 1992.

Ut frå ovanforståande framdriftsplan vonar ein at byggjearbeidet kan ta til umiddelbart på nyåret. Byggeperiode er anslått til 1 år.

Noverande biltilsynstasjon er samansett av Moelvenbrakker. Dei fysiske

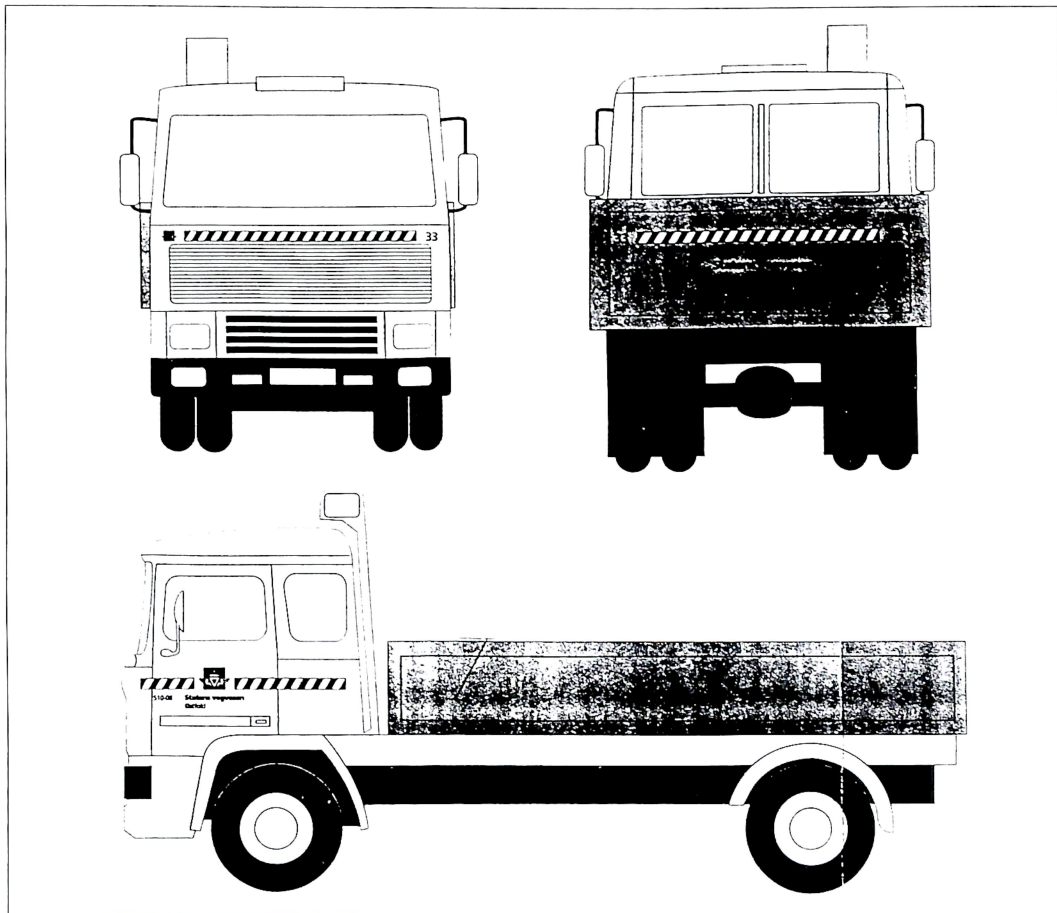
arbeidsforholda er dårlege. Alle tilsette ser fram til den dagen dei får arbeide i tidsmessige lokale.

*Helge Idar Vartdal  
stasjonssjef*





# Vårt nye "ansikt"



**Tidligere i høst var designmanualen for Statens vegvesen klar. Den slår fast at etatsmerket er hovedelementet i profileringsprogrammet og i identifiseringen av Statens vegvesens tjenester og produkter. Det understrekes at etatsmerket må behandles med respekt og omtanke. Merket er ikke gjenstand for individuelle vurderinger.**

Fargene er fortsatt rødt, gult og svart, men de er brukt på en ny måte. Krone, triangel og vinger skal gjengis i gult med kontur i svart på rød kvadratisk bunn. Når etatsmerket gjengis i en farge, svart, skal krone, triangel, vinger og kvadrat gjengis som enkel strektegning. Videre sier manualen at dersom etatsmerket skal gjengis på materialer eller under forhold hvor hovedfargene ikke er med, kan merket gjengis i gull, sølv, blindpreg, som tekstiltrykk.

Men hvordan blir vi seende ut, da? Publikum forbinder oss i stor grad med gule biler og

maskiner, og vegarbeideren i arbeid langs vegen. Den gule fargen blir beholdt. Sammen med logoen vår, vil det på kjøretøyene bli klistret ei sort/hvitt diagonalstripe - for biltilsynet blir stripa blå og hvitt - samt profilmærker som både forfra, bakfra og fra siden forteller et "her kjører Statens vegvesen".

Alle bygg, steder og miljøer der Vegvesenet har sitt virke, skal ha et synlig fellespreg. Hensikten er at folk skal kjenne igjen våre bygg ved første blick, selv om størrelse, form og innhold kan variere fra sted til sted. Ved om-, på- og nybygging

skal det derfor velges bestemte farger, og det skal monteres internskilter av ny enhetlig type.

For å understreke at Statens vegvesen er den samme etaten over hele landet, skal vi i større grad bare bruke etatslogoen "Statens vegvesen". På brevark skal vi fortsatt brukes fylkes- og stasjonsbetegnelser.

Avdelingsbetegnelsene skal ikke brukes. Vi skal heller ikke bruke etatsemblemet på skilt som preger f.eks. anleggskontor. Et vegskilt er en ting, et etatsskilt noe helt annet!

Nytt for brevarkene er at etatsmerket skal gjengis i

farger og at skrivemaskin-skriften skal erstattes med boktrykker-skriftypen Times. Denne omleggingen er under arbeid.

Det er også kommet nye regler for annonsering. De tidligere nevnte diagonalbåndene, som pryder våre kjøretøy, skal også prege avisannonser fra Statens vegvesen over og under.

Fra 1. januar er det vedtatt at det nye programmet skal tas i bruk. Men det er klart at det vil være behov for en overgangs- og innarbeidingsperiode før etatsmerket brukes slik designmanualen foreskriver.





# NY OLJE- OG SMØREMIDDELAVTALE

I ett ledd for å få ned driftsutgiftene på biler og maskiner gikk maskinavdelinga i sommer ut til oljeselskapene og ba om tilbud på levering av oljer og smøremiddel.

Resultatet av den runden ble at a/s Norske Shell kom med beste tilbudet, og ny avtale ble inngått. Dermed er ett langt kundeforhold til Norol/Statoil til ende, og vi må lære oss nye navn og utseende på mange produkter.

Datoen for skifte er satt til 1. november, så vi er i full gang med å utarbeide nye smørekart og overgangslistene for maskinparken. En tar sikte på en smidig overgang, så en tid vil vi ha både Statoil og Shell i omløp. Produktutvalget vil bli omtrent som før, da vi har lagt opp til å ha færrest mulig varianter. Vi vil derfor fremdeles ha en motorolje som dekker hele maskinparken. Dette er en fordel både for lagerhold og for brukerne.

Det som blir nytt er at vi for lastebil-

gruppen 510, 511 og 512 øker oljeskiftintervallene fra 5000 km til 10 000 km. Smøreintervallet økes fra 1250 km til 2500 km. Nye vedlikeholdsbøker og serviceskjema er under utsendelse. "Småbilene" i 514- 515-gruppen og resten av maskinparken skifter som før.

Vi håper overgangen glir smertefritt og at det smører seg minst like bra som tidligere. Spørsmål om smørekart - oljer - smøremidler etc. rettes til undertegnede.

Til slutt en oversikt over de mest brukte kvalitetene:



Type	Statoil (går ut)	Shell
Motorolje Hydraulikkolje Gjrolje Autom.gjrolje Vekselolje	Powerway D4 15W-40 Hydraway HVXA 32 Gearway G5 80W-140 Transway DX II Loadway EP 220	Rimula X 15W-40 Tellus T 32 Gearolje HD 80W-90 Dexron II Omala 220
Chassisfett Lagerfett	Greaseway ZX 2N Uniway EP 2N	SRS 2000 Retinax LX

*Asbjørn Molaup*

## SUKSESS



De åpne dagene Biltilsynet Molde arrangerte i samarbeid med Romsdal politikammer, Norges Automobilforbund, bilbransjen og dekkbransjen i Molde ble en suksess. I løpet av to dager fikk unge bileiere og bilførere i alderen mellom 18 og 25 gratis kontroll av sine kjøretøy.

Fellesaksjonen, "Slitt er no skitt", ble arrangert for andre gang. Den er et av flere tiltak rettet mot unge bileiere i kampen for sikrere bil, tryggere trafikk og bedre miljø.

## BEDRE TILBUD I SURNADAL OG RINDAL

2. oktober i år ble driften av biltilsynets stasjon på Surnadal overtatt av Biltilsynet Sunndalsøra. Allerede da avdelinga på Sunndalsøra ble etablert i 1988, var det bestemt at kommunene Rindal og Surnadal skulle legges inn under stasjonens ansvarsområde. Inntil endringa skjedde, var det stasjonen i Kristiansund som stod for drifta.

Omlegginga fører også til at drifta utvides noe. Innkjøp av datautstyr gjør at avdelinga kan skrive ut vognkort og prøveskilt.

- Det skal også bli mulig å foreta registreringer og utlevering av skilt. Dette tror vi er et tilbud bilbransjen i Surnadal vil ta godt imot. Åpningstidene for avdelinga vil bli justert, og fra nyttår er det tale om flere åpningsdager i uka, forteller biltilsynssjef Arne Johnsen.

Han legger til at Halså kommune fortsatt ligger under Biltilsynet Kristiansund.



# RIKSVEG 63 OPPSKREDFONNA-ØVSTELIA EIDSDAL

Den siste grusvegparcellen (7,7 km) på "The Golden Route" blir no utbetra med fast dekke. Frå Oppskredfonna og nedover Indreeidsdalen som ligg 450 til 500 m.o.h., går vegen gjennom eit vakkert og frodig kulturarbeite med om lag 600 småfé (geit og sau) og 50 storfé. (Elva buktar seg nedover denne dalen og kryssar vegen 4 gongar.)

Anlegget er i full sving i dette området med utskifting av myrmasse ned til 3-4 meters djupne. Elva munnar ut i Eidsvatnet ved Indreeide. Langs Eidsvatnet vil vegen liggje lengre i frå vatnet enn i dag for å gi plass til ein natursti. Ved utløpet av vatnet skal det byggjast ei ny bru (Eide bru), og ein hovudrasteplass er planlagt i dette området. Simen Gylseth skal lage tilplantingsplanar i området ved naturstien og rasteplassen. Mellom Eide bru og veggargasja er 1,5 km veg ferdig med berelag. Nedanfor veggargasja er anlegget igang med grovplanering. Anleggsdrifta i vinter er heilt avhengig av



Den siste grusvegparcellen på "THE GOLDEN ROUTE" mellom Eidsdal og Geiranger, får no fast dekke.

veret og snømengdene i området. Det er i skrivande stund snakk om å starte opp langs Eidsvatnet.

Det blei løyvd ekstraordinære midlar til anlegget hausten 1991, men det var ingen planar i området på det tidspunktet. Det blei utarbeidd ein reguleringsplan for riksvegen mellom Oppskredfonna og Berge (7,2 km). Planen låg ute til høyring i april 1992 og er

endå ikkje godkjent. Anlegget starta opp like etter at høyringsfristen gjekk ut.

Grunnervervet er no i hamn og det blei 35 minnelege avtalar.

#### Data frå reguleringsplanen:

Kostnadsoverslag inkludert naturstien	32,0 mill. kr
Gjennomsnittleg døgntrafikk (ÅDT)	425 bilar
Vegbreidde	6,5 m
Største stigning (ved Berge)	8,0 %
Skarpaste kurve - horisontalplanet	270 m
- vertikalplanet høgbrekk	3000 m
- vertikalplanet lågbrekk	3000 m
Aksellast	10/10 tonn
Nye bruer/klopper	9 stk.

Kurt Lødøen

## SLUTT FOR I VINTER



Arbeidet med miljøgata på Batnfjordsøra er slutt for vinteren. Så langt har prosjektet gått som planlagt. Før arbeidet vart stansa, blei vegstrekninga frå helseheimen til sentrum lagt om. Parallellforskyvinga av riksvegen er ikkje ferdig. Dekkelegging og noko mindre arbeid står att her. Vergudane sitt lune utover vinteren og våren vil vere avgjerande for når arbeidet

kan takast opp att. Miljøgata skal vere ferdig i 1993.

Noko av det siste som blei gjort før arbeidet stansa, var at tre store informasjonstavler blei montert. Tavlene som er 2 x 2,5 meter er sett opp ved dei tre innfartsvegane til Batnfjordsøra.



# VERNELEIAREN PERSONLEG



*Verneleiar Egil Bakke er i dag ein av dei med den aller lengste arbeidsdagen bak seg i Vegvesenet i Møre og Romsdal. Med dei mange arbeidsoppgåvene ved vegsentralen, innan vegarbeid og no som verneleiar, er han godt kjend av alle som har vore i vegetaten nokre år.*

*Arbeidet med HMS-handboka har teke mykje av arbeidstida til Egil.*

Egil Bakke arbeidde ei kort tid i eit gartneri før han fekk jobb i Vegvesenet. Jobben fekk han etter ein prat med dåverande verksmeister Walfred Ølander. 5. november 1945, 18 år gamal, begynte han som medhjelpar for snikkarar ved vegsentralen.

## Dobbel løn

– Mitt første oppdrag var å vere med Søren Lergrovik til Lønset for å byggje eit lite skur for å lagre strøsand i. Materialane måtte hentast frå Kortgården.

– Den første løna i Vegvesenet var god. Grunnløna var på 1,- krone pr. time pluss eit tillegg på 50 øre. Dette var ei dobling av løna eg hadde tidlegare, fortel ein av nestorane i Statens vegvesen i fylket vårt.

I byrjinga, fortel Egil Bakke, hadde dei tilsette omtrent berre handverktøy og -reiskap å hjelpe seg med. Rett nok hadde etaten frå før krigen fått ein "Drafn" motorveghøvel. Den var fortsatt i drift då han begynte i 1945. Utanom den var maskinstyret ute på vegen lastebilar og nokre luftkompressorar.

Frå nærare 50-talet fekk vi meir utstyr. Det var kompressorar for fjellboring og motorveghøvlar, bulldozarar og hjullastarar.

## Vore med på det meste

– Men heilt i byrjinga av mi tid i Vegvesenet, gjekk mes-



*– Løna i Vegvesenet var god, betre enn den eg hadde i min første jobb.*

teparten av anleggsarbeidet med handemakt, det som i dag vert kalla arbeidsintensiv drift. Handreiskapen var spade, hakke, trillebære, jord- og steinvaggar. Mesteparten av arbeidet gjekk føre

seg i eigenregi. Større prosjekt, som Vegvesenet ikkje hadde maskiner og utstyr til å ta på seg, blei sett bort til andre.

Vegvoktarar og vedlikehaldsarbeidarar kom rett som det var innom vegsentralen og skulle ha både bil og litt hjelp til å utføre ymse arbeid, og ofte var han den ungdomen som vart sendt ut saman med dei eldre, røynde arbeidarane. Om dette fortel han:

– Isgrusing om vinteren, stå med spaden oppe i lastekassa og slenge sand framover langs med bilsida, var hardt og ofte eit kaldt arbeid. Vi hadde ikkje tallerkenspreatrar og slike ting den gongen. Han Egil har og vore ute og lappa grusvegane og fylt grus ned i slaghola, og vegskrapa er ikkje noko framand reiskap.

– Seinare arbeidde eg både på plateverkstaden og i bilverkstaden. Eg har og vore med å byggje ein del ferjekajer ute og vore innom som sjåfør og maskinførar ein del år. Slik sett kan du vel godt skrive at eg har vore med på



*I meir enn 47 år har Egil Bakke tent i Statens vegvesen.*

det meste av det som går føre seg på vegsentralen.

## Til Afrika

I 1973 fekk Egil Bakke permisjon for å arbeide for NORAD i Tanzania. Det utviklingsarbeidet og jobben

gjekk ut på var å byggje vegar på landsbygda.

– I perioden som Noradtilsatt i Tanzania hadde eg mellom anna ansvaret for drift av 40 maskiner. Det var knuseverk, hjullastarar, veg-

høvlar, lastebilar, kompressorar og borevogner.

– Problema dukka ofte opp. Eg minnes at det mange gonger var vanskeleg å skaffe nok drivstoff og reserverdelar til maskinene. Etter min første periode i Tanzania blei det noko seinare eit år i Botswana, i ein tilsvarende jobb. Der hadde eg ansvaret for eit verksted i samband med eit veganlegg. To gonger til, først i 1981 og så 1986, tilbragte eg kortare periodar i Tanzania.

## Har sett spor

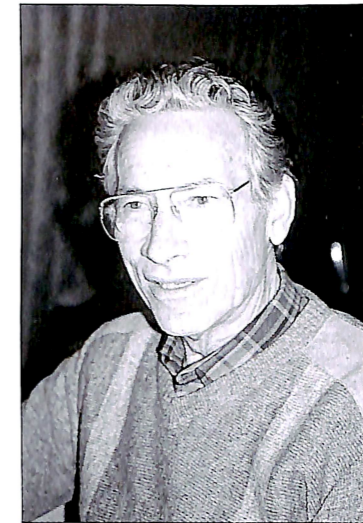
Det er som verneleiar, Egil Bakke har sett spor etter seg dei siste åra. Dei fleste meiner at vernearbeidet i Vegvesenet fungerer bra.

– I nesten heile din yrkesaktive periode, i meir enn 47 år, har du vore tilsett i Vegvesenet. Er det stor skilnad på vernearbeidet i dag samanlikna med då du byrja i etaten?

– Skilnaden er stor. Då eg byrja i Vegvesenet gjekk vernearbeidet stort sett ut på å få dei tilsette til å bruke



*– Isgrusing var hardt og ofte kaldt arbeid.*



*– Problem, som u-hjelparbeider i Tanzania, dukka ofte opp.*

verneutstyr som hjelm, briller og hørselsvern.

– I dag dreier arbeidet seg meir om å få arbeidsleiinga til å ta vernearbeidet alvorleg og leggje det inn i forebuingsplanen. Eit av våre mål er at når arbeidet vert igangsett, er det lagt opp med tanke på at det skal drivast vernemessig forsvarleg. Det er noko vanskeleg å få det til slik vi så gjerne vil det skal vere.

– Leiinga tenkjer ikkje alltid i dei banene vi ønskjer. Men det har vel kanskje med at alt nytt treng ei tid for å modnast.

Eit anna område som opptek Egil Bakke er museumsarbeidet. På grunn av at arbeidet som verneleiar tar mykje av arbeidsdagen, er ikkje museumsarbeidet blitt like høgt prioritert.

## Nok å gjere

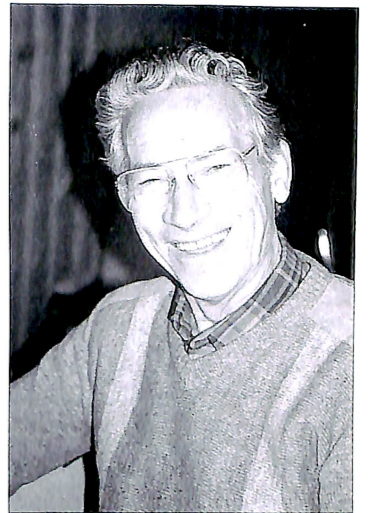
– Det er nok å henge fingrane i, og mykje arbeid står att før eg kan seie at eg er ajour. Det gjeld til dømes katalogisering og arkivering av gamle vegvesenbilde. Nokre har eg fått frå ansatte

og nokre er eigne foto. Det står att mykje arbeid før billedarkivet er slik eg gjerne vil det skal vere, fortel han.

– Statens vegvesen har vore ein veldig god arbeidsplass. Det viser seg at dei fleste i etaten set pris på å vere her. Det er lite utskifting av tilsette, og dei langt fleste som kjem blir.

Som pensjonist, får du vel tid til overs for å sysle med hobbyane dine?

– Fritidsproblem vil ikkje møte meg. Vi har hus med ein jordfleck til, og eit gammalt hus som vi bruker som hytte. Eg har båt og båten har naust. Livet ute i naturen, på sjøen og i fjellet, set eg stor pris på. Alt treng å bli stelt og pusset på, veit du. Tida eg får til overs, vil eg nytte til å reise og sjå meg litt omkring, avslutter Egil Bakke.



*– Statens vegvesen har vore ein god arbeidsplass.*

*Terje Haug*





Skytebas Arne Løvlid og anleggsleder Jakob Engeseth klar for gjennomslagssalven.



Gjennomslaget for Måndalstunnelen kom 10. september. Øystein Tafjord, Magne Heggem, Arne Løvlid og Jakob Engeseth kan gratulere hverandre med ei ny vellykket salve.

## NYTT GJENNOMSLAG FOR RASSIKKER VEG

En gang i løpet av april-mai neste år, er det ventet at trafikken settes på den 2080 meter lange Måndalstunnelen. Tunnelen går fra Sæbøstranda forbi Sauset på riksveg 9. Den eliminerer 8 registrerte snøskred og erstatter dagens smale og svingete veg med to trange rasoverbygg.

Gjennomslaget ble gjort 10. september. Etter pilotsalva tidligere på dagen, kunne anleggsleder Jakob Engeseth og hans 26 mann sterke tunnelling, lade den siste salve. 500 kilo dynamitt gikk med i det siste, store smellet.

Når Måndalstunnelen er

kjøreklar, har vi snart fått en rassikker veg fra Ålesund til Åndalsnes, slo vegsjef Eivind Vollset fast overfor pressen, straks etter at kruttrøyken hadde lagt seg og fotografene hadde ladet sine kamera klar til fotografering. - Strekningene som nå står igjen er mellom Farkvam og Stolsvaet og mellom Våge og Farkvam. Det dreier seg om knapt to kilometer smal veg. På disse strekningene har tungtrafikken noe vanskelig med å passere hverandre på en trygg måte. Dette er strekninger vi er spesielt oppmerksomme på, legger vegsjefen til.

Anlegget startet i november i fjor med forskjæringen på Sæbøstranda.

Drivinga startet 20. januar i år, og har gått kontinuerlig med 3 skifts-ordninger fram til gjennomslaget.

Det er utsprengt 123272 teoretisk kubikkmeter fjell i tunnelen, og innsatt 11250 fjellbolter for sikring. Videre ble det boret 243502 hull og 277400 kg sprengstoff gikk med. Til fjellsikring gikk det med 1290 kubikkmeter sprøytebetong. Den gjennomsnittlige inndrifta ligger på mellom 70 og 80 meter, med en topp i uke 13. Denne uka drev en tunnelen 88 meter inn i fjellet.

Steinmassene fra tunnelen har vi selv, kommuner og private foretak brukt til fyllinger. 88 557 teoretisk kubikkmeter fjell er fraktet med lekter til fylling for

fremtidig bru over Tresfjorden.

Fram til trafikken settes på, vil det videre arbeid bestå av sluttrensk, etter-sikring, drenering, vann og frostsikring, oppbygging av vegbane, støping av portaler og elektriske installasjoner.

Nå har vi sagt at vi en gang i løpet av april-mai måned vil sette trafikk på tunnelen. Blir det skikkelig snøvinter, med stengt veg mellom Måndalen og Vågstranda, kan vi som en nødløsning tillate at Måndalstunnelen blir brukt. Vi regner med at tunnelen blir kjørbær i løpet av vinteren, sier Jakob Engeseth.



# HOLLERUTVALGET

Hollerutvalget er som kjent nedsatt av Samferdselsdepartementet for å utrede nytt styringssystem for Statens vegvesen.

Utvalget har til nå stort sett konsentrert seg om innhenting av informasjon om etaten. Av fylkene er det bare Møre og Romsdal som til nå har blitt besøkt. I tillegg har utvalget luftet og diskutert tanker omkring produksjonsdelen av Statens vegvesen. Det egentlige arbeidet med å utrede nytt styringssystem er påbegynt i høst. Utvalget har frist til 1. juli 1993.

Undertegnede har deltatt på møte hvor administrasjonsdirektør Kjell Haaland refererte fra utvalgets arbeid så langt. Haaland er eneste medlem av utvalget som har direkte tilknytning til Statens vegvesen. Jeg tenkte derfor jeg kunne formidle denne informasjonen videre.

Haaland var av den formening at utvalget i noen grad har begynt i feil ende. Innhenting av informasjon og diskusjon har i stor grad gått på produksjonsdelen. Det har vært vanskelig til nå å få gjennomslag for drøfting av etaten som helhet. Statens vegvesen er jo mye mer enn bare produksjon. Forvaltningens overordnede mål er f.eks. lite berørt, som kollektivansvar, trafikketat og hva skal forvaltningen omfatte osv.

Haaland så det derfor som en viktig oppgave nå først å få vedtatt rapportens disposisjon, og i hvilken ende diskusjonen bør begynne. Haaland mente klart at forvaltningens overordnede mål burde drøftes først.

Når det gjelder vegplanarbeidet mener utvalget at dette bør utvides til 8-10 års perspektiv. Vegdirek-

tøren vil ta initiativ.

At utvalget til nå har konsentrert seg mye om produksjonsdelen av Statens vegvesen kan skyldes flere forhold: Produksjon er et håndfast begrep som de fleste kan ha mening om. Statens egenproduksjon kontra privat har vært sterkt fokusert de senere år og ikke minst, det er sprikende meninger om rammevilkår i en konkurranse-situasjon mellom offentlig og privat drift.

Utvalget er klar over at Vegvesenet sliter med å skille produksjon/forvaltning, og at det i den sammenheng er et stort skille mellom fylkene, ikke minst i størrelsen på egenproduksjonen. En er derfor opptatt av at det skal oppnås troverdighet i konkurranse-situasjonen mellom offentlig og privat produksjon. Utvalget legger til grunn at anleggsvirksomhet, produksjon av strukturelt vedlikehold og deler av trafikkrettet vedlikehold hører under produksjonen.

Fire alternativ, eller modeller, for byggherre- og produksjonsfunksjonen i Statens vegvesen drøftes:

- Byggherrefunksjonen og produksjonsfunksjonen i samme resultatenheter (anleggsavdelinga), men med regnskapsmessig skille.
- Produksjonsfunksjonen skilles ut som egen resultatenheter under vegsjefen. Byggherrefunksjonen legges til en av de andre resultatenheterne.
- Produksjonsfunksjonen legges som en egen divisjon under vegdirek-



tøren (svensk modell). Byggherrefunksjonen som egen divisjon i Vegdirektoratet og på vegkontorene.

- Produksjonsfunksjonen blir et eget selskap heleiet av Vegdirektoratet. Byggherrefunksjonen som i dag i Vegdirektoratet og ved vegkontorene.

C er neppe aktuell, særlig som følge av Vegvesenets tilknytning mot fylkene. Ellers er det syn for alle løsninger i utvalget. Generelt er en opptatt av at konkurranse skal skje på like vilkår.

Haaland er uenig i dette, ikke minst pga. den desentraliserte driftsform vi har, med store forskjeller mellom fylkene. Redusert mulighet for beredskap, redusert byggherrekompetanse, ikke minst i utkantstrøk, redusert mulighet for korrektiv til markedet, et nytt stort entreprenørfirma på linje med andre entreprenører er også forhold som taler mot d.

Dersom a, b eller tilpas-

ninger av disse velges, er det på langt nær sikkert at det blir så omfattende produksjon i alle fylker som nå. Regionalisering er her stikkord. Pga. etatens tilknytning til fylkene er regionalisering ikke med i utvalgets mandat. Dette er litt synd da nettopp denne driftsformen er en av plankene til etaten for å kunne være effektive og ha nok kompetanse til å være konkurransedyktige i markedet.

Biltilsynet er foreløpig i svært liten grad drøftet og dermed uløst.

Dette var kanskje ikke så mye nytt, men stort mere nytt er det heller ikke i utvalgets arbeid. Spennende blir det å se om utvalget makter å heve seg over forvaltnings- / produksjonsnivået og tenke etat som helhet.

Sannsynligvis vil en ende på forslag til prinsipp-løsninger for styring av Statens vegvesen. Statens vegvesen er siste samferdselsetat som er på banen for gjennomgang.

Tore Witsø



# STADIG PÅ

Som en flokk farende fant reiser de land og strand rundt. Fra Sogn til Flakk og Rørvik i Sør-Trøndelag og videre nordover til Svensby noen mil sør for Tromsø, er reiseruta ferjekaibyggerne har fulgt det siste året.

Siden påsketider har seksmannslaget fra bru- og ferjekaiseksjonen bygd nye ferjekaier på Flakk og Rørvik, like utenfor Trondheim. Sambandet over Trondheimsfjorden er et av landets mest trafikkerte. Med 700 000 biler og mellom 1,5 og 2 millioner passasjerer årlig, er det bare strekninga Horten-Moss som kan vise til høyere trafikkfall.

Steinar Brevik, basen for tremannslaget som hadde arbeidsuke den dagen vi tok turen nordover noen mil utenfor Trondheim, forteller at ombygginga og utvidelsen av ferjekaiene på Flakk og Rørvik er regnet som et stort oppdrag.



Palmar Orset (bak). Einar Strand og Terje Nordli fra maskinavdelinga på Årø var travelt opptatt med å montere låsekassen på reservebrua.

Vi startet arbeidet ved påsketider i år og skal være ferdig om ei ukes tid. På Rørvik bygde vi nytt fenderverk. Vi utførte større ombyggingsarbeid i betong for ny ferjekaibru og vi leverte og monterte brua. Selve ferjekaibrua er 9 x 18 meter, og er av samme størrelse som brua på Furneset på Vestnes. De totale byggekostnadene på Rørvik beløper seg til i størrelsesorden fire millioner kroner.

På Flakk gjorde vi større ombyggingsarbeid i betong i forbindelse med at det skulle monteres ny ferjekaibru også her. Brua er av samme størrelse som på andre siden av fjorden. I tillegg til at vi monterte nytt heisesystem, skiftet vi ut reservebrua. Den flyttet vi fra Rørvik. Byggekostnadene på Flakk er regnet til om lag tre millioner kroner, forteller Steinar Brevik.

Det ser ikke ut til at de hyppige ferjeavgangene hindrer dere i arbeidet. Har det aldri vært uhell?

Uhell har vi ikke hatt. Det eneste må være at vi av og til ble skikkelig gjennomblaute, når vinden stod rette vegen og sjøsprøyten tok oss. Likevel, det kan jo hende at en av oss trår feil i travelheten og ramler på sjøen, men slikt hører sjelden-



Lars Kvernberg er stadig på foten.

hetene til og er ikke så mye å snakke om.

På Rørvik var det mye sprengningsarbeid. Der var vi nødt til å avpasse salvene til avgangstida. Ferjene går med 20 minutters mellomrom. Mange ganger var ikke ferja kommet mer enn 20 meter fra bommen, før salva gikk. Skytebasen vår er en dyktig kar. Etter hvert er vi blitt så godt kjent med hverandre at vi arbeider godt sammen som lag. Vi er sikker på hverandre, sier en smilende Lars Kvernberg.

Jobben i seg selv er på ingen måte mer farlig enn andre anleggsjobber. Den er både trivelig, utfordrende og spennende. Vi får se mye av landet. Turnusen vi har gått her oppe, har gitt oss mye fritid. Et tremannslag har fri ei uke, mens det andre laget jobber. Det er en fin ordning, legger tredjemann på laget, Oddbjørn Midtli, til.

Og nå bærer det nordover til Tromsø?

Det stemmer det, men ikke for alle av oss. Når dette

# FARTEN.....

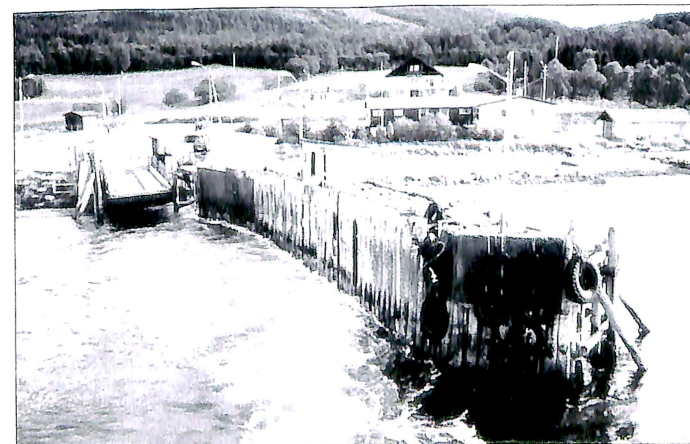
kommer på trykk, er vi i god gang på Svensby. Det er ferjested ved Lyngseidet noen mil sør for Tromsø. Arbeidet der oppe er såvidt jeg forstår mer omfattende enn det vi har gjort her. Den gamle kaia skal rives og vi skal bygge helt ny ferjekai.

Det skal også bygges ny ferjekai på Halså, men den oppgaven skal gjøres av andre, forteller Steinar Brevik.

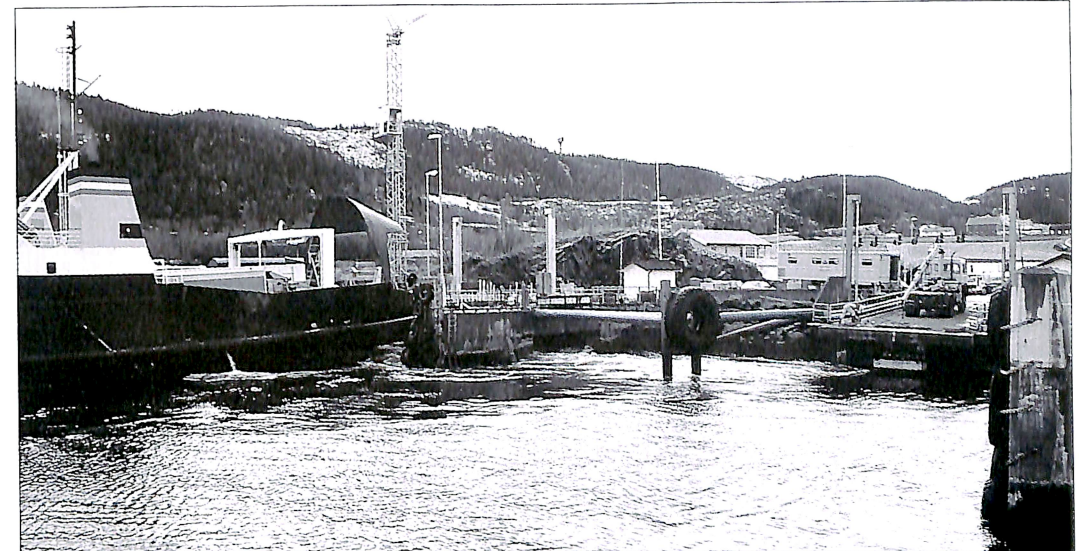
Hakk i hæl med ferjekaibyggerne, følger gjerne verkstedfolka fra maskinavdelinga på Årø. På Rørvik møtte vi tre av dem. Einar Strand, Terje Nordli og Palmar Orset var fullt opptatt med å montere låsekassen på reservebrua. Sveiseflammene lyste og vinkelsliperen duret og kastet ginstregnet rundt beina våre, da vi forsiktig balanserte oss fram til enden av brua.

Velkommen hit. Det var da hyggelig, er den muntre hilsen som møter oss.

Opp av det avlange hullet, helt framme på ferjebrau dukker Palmar Orset opp.



Fra Trøndelag gikk turen nordover til Svensby og nye oppgaver.



Det er et omfattende arbeid som er utført på ferjestedene Rørvik og Flakk.

Skulder ved skulder jobber Terje Nordli.

Her er det bare å stå på til vi er ferdige. Brua må bygges om slik at den passer i forma. Låsekassen på ferja er flyttet til fallporten. Dermed må kassen på brua justeres. Det ligger mye arbeid i dette her, og kanskje mer enn det å lage en helt ny låsekasse, forteller Palmar Orset, før de igjen fortsetter der de slapp.



De jobber godt sammen som lag, Oddbjørn Midtli, Lars Kvernberg og Terje Nordli (t.v.).



# GEBYRMYNDIGHET TIL BILTILSYNET

Vegdirektoratet har utarbeidet forslag til en ny forskrift om gebyr for visse overtredelser av vegtrafikklovgivningen. Denne forskriften vil, når den trer i kraft, innebære to prinsipielle nyheter.

Den ene nyheten er at biltilsynet vil få gebyrmyndighet. Tidligere er det bare politiet som har hatt slik myndighet. Det er åpnet adgang til dette gjennom en endring av vegtrafikkloven som Stortinget foretok 4. juli 1991.

Den andre nyheten er at det skal reageres med gebyr i langt flere typer overtredelser enn det som er tilfelle i dag. Politiets gebyrmyndighet er i dag begrenset til overtredelser av reglene om bruk av personlig verneutstyr. For øvrige overtredelser reageres det på vanlig strafferettslig måte, oftest ved utstedelse av forenklede forelegg.

Etter utkastet til forskrift skal politiet eller biltilsynet kunne ilegge gebyr for følgende overtredelser:

- unnlatt å ha med seg førerkort eller mopedførerbevis
- unnlatt å ha med vognkort under kjøringen
- kjørt uten hastighetsmåler eller med hastighetsmåler som ikke virker
- unnlatt å ha med seg varseltekant
- kjørt ulovlig med piggekk eller kjettinger, eller uten å medbringe kjettinger
- kjørt med dekk med mønsterdybde under lovlig minimum
- kjørt med signalthorn som gir lyd



Biltilsynet har fått gebyrmyndighet for visse overtredelse av vegtrafikklovgivningen.

med varierende tonehøyde eller styrke

- unnlatt bruk av påbudt verneutstyr (hjelme, bilbelte)
- ikke etterkommet førers ansvar overfor en eller flere passasjerer under 15 år som ikke bruker påbudt verneutstyr.

Dette innebærer bl.a. at flere overtredelser vil bli avkriminalisert.

Gebyret er foreslått satt til kr 400,- for hver overtredelse. Til sammenligning er dagens vernegebyr på kr 300,-. Dette har imidlertid ikke vært justert på lang tid. Minimumssatsen ved forenklede forelegg er kr 500,-. At gebyrsatsen settes lavere enn dette, ansees å være en rimelig konsekvens av at overtredelsene avkriminaliseres.

Det er overtrederen som skal være ansvarlig for å betale gebyret. Bileieren skal imidlertid være solidar-

isk ansvarlig. Staten skal også ha legalpanterett for gebyrkravet i vedkommende kjøretøy.

Dersom gebyret ikke er betalt innen tre uker, forhøyes det automatisk med 50 %. Statens innkrevingssentral skal stå for innkrevingen.

Klage over gebyr som er ilagt av biltilsynet, skal sendes vegkontoret. Er gebyret ilagt av politiet, sendes klagen dit. Dersom klageren ikke får medhold, skal saken oversendes forhørsretten for avgjørelse.

Utkastet til forskrift har vært ute på høring og sendes nå til Samferdselsdepartementet som skal fatte endelig vedtak. Den nye forskriften antas å tre i kraft i løpet av første halvår 1993, men dette er ennå ikke avklart. Biltilsynets tjenestemenn vil få nødvendig opplæring før forskriften blir tatt i bruk.

## H E D R E T !

Konsulent Bjørn Heggem ved Biltilsynet Kristiansund og førstesekretær Else-Marie Henriksen ved Biltilsynet Ålesund ble begge nylig hedret for lang og tro tjeneste i etaten.

Under fellesmøtet biltilsynet i fylket avholdt i Surnadal, fikk de to overrakt et stort krystallfat etter å ha arbeidet i etaten i 25 år. Vegsjef Eivind Vollset midt på bildet.





# 13000 KR FOR TRE FORSLAG

Forbetringar skal gjere oss i stand til å oppfylle hovudmåla i etaten ved å gi betre publikums-service, bli flinkare når det gjeld trafikktryggleik, endå flinkare på miljøvern og betre framkomst for alle trafikantar.

Forslagsverksemda skal vere ein stimulans-

for alle tilsette til å tenkje nytt og utradisjonelt.

Forslagsnemnda har dei siste to møta behandla 7 forslag, og forslaga er honorerte med premiar frå kr 7 000,- til kr 500,-. Vi vil med dette presentere nokon av forslaga som vart premierte:



## VASKEUTSTYR FOR SKILT O L

Forslagsstillar: Tilsette ved Skodje vegstasjon.  
Premiebeløp: kr 7 000,-

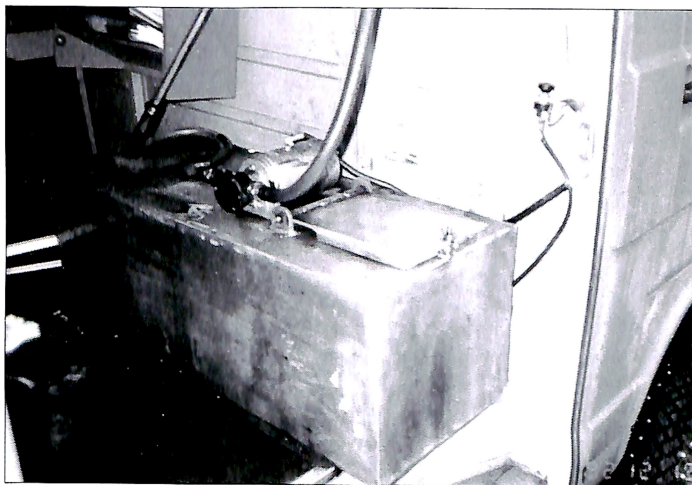
Utstyret kan brukast til spyling med høgtrykk eller som roterande kostar tilført vatn. Kostane kan snuast om, gå begge vegar og regulere fart. Vatnet kan varmast opp til ca. 60° C. Utstyret kan brukast av ein mann frå førarplass. Utstyret kan enkelt byggjast om slik at det og kan nyttast på kantstolpar, tunnelrefleks og tunnelbelysning.

Forslagsnemnda meinte at dette forslaget representerer ein vesentleg nytteverdi og rasjonaliseringsgevinst. Forslaget er utarbeidd av fleire, og premien på kr 7 000,- vart difor tildelt tilsette ved Skodje vegstasjon.

## SOKKELLYFTAR FOR SKILT

Forslagsstillar:  
Kjell Sagli, vegsentralen.  
Premiebeløp:  
kr 2 000,-

Kjell Sagli vart oppfordra til å utvikle eit lyftereiskap til skiltsoklar. Resultatet er vist på bilde, og tilbakemeldingane har vore gode. Verknaden er nesten som ein nøtteknekkjar. Forslagsnemnda meinte at dette forslaget har ein viss nytteverdi for drifta, og forslaget vart honorert med kr 2 000,-.



## OPPSAMLINGSTANK FOR SPILLOLJE I SERVICEBILAR

Forslagsstillar: Asbjørn Molaup, vegsentralen.  
Premiebeløp: kr 4 000,-

Tanken er laga i aluminium og tilpassa VW LT31. Oppå tanken er det montert ei sjølvsguande pumpe. Den blir brukt både til fylling og lensing av tanken. Dette skjer gjennom ei luke som og blir brukt ved tømning direkte i tanken. Tanken har vore i bruk i fleire år med godt resultat.

Forslagsnemnda meiner at dette forslaget har hatt stor nytte ikkje minst i eit helse- og miljøfagleg aspekt, og forslagsnemnda honorerte forslaget med kr 4 000,-.

Vi nyttar høvet til å minne om at alle tilsette kan sende inn forslag. Er forslaget godt kan du få penge- eller gjenstandspremie.

*Berit Brendskag Lied*

## • LETTERE PIGGER

I dekk som blir produsert etter 1. oktober i år er det ikke tillatt å benytte pigger som er tyngre enn 1,1 gram. Dette gjelder for biler med tillatt totalvekt mindre enn 3.500 kg. Det betyr en vektreduksjon på 0,7 gram pr. pigg. Bestemmelsen fattet Vegdirektoratet i mai. Bakgrunnen er ønsket om å redusere piggens aggressivitet mot asfalten. Lettere pigger kombinert med forbedring av vegdekket, kan føre til mindre vegslitasje i fremtiden.



# RUNDKØYRING - OGSÅ I ØRSTA

No har også Ørsta fått si rundkøyning. Torsdag 5. november blei rundkøyninga ved Ivar Åasen-statuen i sentrum av kommunen teke i bruk. Sjølve finpussen, beplantinga, vert utsett til våren.

Den nye rundkøyninga fører med seg at trafikken i området ved rutebilstasjonen og Essostasjonen vert lagt om. Omlegginga gir god flyt i det ulykkesbelasta krysset.

For dei som er godt kjende i Ørsta, fortel vi at rundkøyninga vert femarma, med to armar for riksveg 1, ein for Ivar Aasen gata, ein for Holmegata, ein for Parkvegen og ein for tilkomst til rutebilstasjonen og Essostasjonen. Det vil ikkje lengre verte innkøyring til samfunnshuset frå rundkøyninga. Tilkomsten til samfunnshuset vil difor skje frå Holmegata.

Gangvegen frå Kreditt-



kassen og postkontoret skal først på sørsida av riksvegen og med gangfelt til andre butikkar i nærleiken. Det skal og lagast gangfelt for kryssing til Holmegata.

Anleggsleiar Arne Lauvrak fortel at arbeidet gjekk etter planen. Noko småarbeid står att. Det gjeld mellom anna tilplantinga, som skjer til våren og er sett bort til landskapsarkitekt.

# EFFEKTIV FLISHUGGER

Maskinavdelinga har nettopp anskaffet hydraulisk drevet flishugger for montering på Volvo L70 hjullaster. Med dette har vi fått en enhet som kan ta hånd om kratt og små busker i forbindelse med skogrydding langs vegene.

I dag må dette leses på bil og ofte kjøres lange veger til godkjent deponeringsplass, der en må betale for å bli kvitt avfallet.

Flishuggeren har dreibart utkast så en har valget mellom å samle opp flisa i en følgebil, eller blåse den ut i terrenget (tilbake til naturen!). Den som kan nyttiggjøre seg flisa til f.eks. "dekkbark" eller flisfyring, får her en gratisgevinst på kjøpet.

Flishuggeren "tygger i seg" trevirke opptil 180 m/m



Effektiv redskap. Demonstrasjon på Vågstranda. Fra venstre: Kjell Haukeberg oppsynsmann i T-4, Johan Nybø vegmester i T-1, Sverre Lindset vedlikeholdet i T-6 (i kjeledress), importørseiger Trond Dahl i rød kjeledress, Jan Roppen i vegvesenjakke. I lasteren sitter Jørgen Asgård.

diameter og "spytter ut" flis i størrelse 6-15 m/m (justerbart).

Maskinavdelinga håper det-

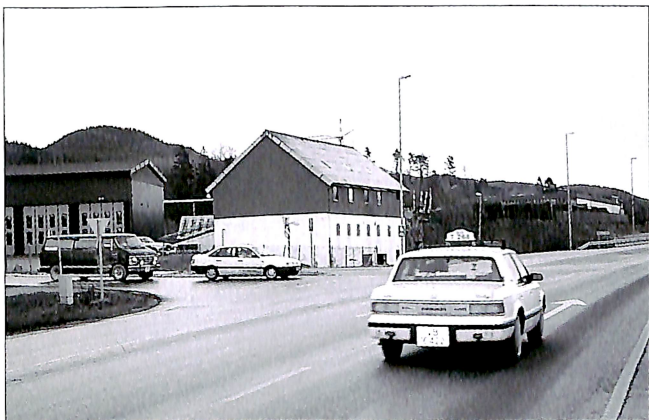
te vil være et tjenlig utstyr, og at det kan være med på å øke utnyttelsen på hjullasterparken i stille perio-

der. Når dette leses er utstyret forhåpentligvis i full drift i T-4.

Asbjørn Molaup



## EIT VEGMERKE BLIR BORTE FOR GODT



Eit vegmerke blir borte for godt. Den gamle løa har tent mange, mellom anna Statens vegvesen. Inntil Molde vegstasjon flytta til Årødalen, tente løa som stasjon for T-5.

**Eit av dei mest synlege landemerka på innfartsvegen til Molde, er den gamle løa i Årødalskrysset. Løa, som no blir borte for godt, og den grønne garasjen tente som kontor og lager for Molde vegstasjon inntil T-5 flytta til Årødalen i mai.**

Ein del av området rundt den gamle vegstasjon på Årø blei ekspropriert i samband med bygging av den nye Årødalsvegen i 1977-79. Ved ekspropriasjonsskjønnet 23. februar 1979, løyste Vegvesenet inn området nord for Fannestrandsvegen med påståande bygningar. Bygningane som sto på området, vart utleigd til den tidlegare eigaren, eit bilfirma. Dette firmaet fekk og løyve til å byggje verkstad på området.

I 1983 gjekk bilfirmaet konkurs, og Vegvesenet kjøpte verkstadbygget frå konkursbuet. Eit nytt firma, som dreiv vidare etter det som var gått konkurs, fekk leigeavtale med Vegvesenet for delar av bygningane og uteområde fram til sommaren 1985. Lagerhallen blei delt om lag på midten og Molde vegstasjon flytta inn med felleslager og verkstad i den eine halvdel.

I den øvste delen av løa var det innreidd kontor som vedlikehaldet og anleggsoppsynsmennene som arbeidde i området tok i bruk. Bilfirmaet tok i bruk "fjøsosen" som kontor og delerlager, og delte spiserom med våre folk. I gjødselkjellaren vart det innreidd rom for Vegvesenet sine "museale" gjenstandar.

I 1985 flytta bilfirmaet ut og laboratoriet si geotekniske avdeling tok etter kvart over mesteparten av den plassen som blei ledig. Maskinavdelinga tok samtidig over den gamle bilverkstaden på nordsida av Årødalsvegen. Den blei først nytta til lager, seinare blei den beste delen av bygninga sett i stand og innreidd til verkstad for modellsnikkar Odd Halvorsen.

Vedlikehald og anlegg flytta i mai i år til den nye vegstasjonen i Årødalen. Gammelseterlia 19, og i september flytta geoteknisk avdeling etter.



## NYE SALTSPREIARAR TIL T-5 OG T-7

Det er i år kjøpt inn to nye Epoke SH4500 kombispreiarar, som er stasjonert i T-5 (Molde vegstasjon) og T-7 (Frei vegstasjon).

Som namnet seier er dette ein kombinasjonsspreiar som kan brukast til å køyre ut

- væske (metta saltløyning)
- tørrsalt
- fukta salt
- væske + tørrsalt
- væske + fukta salt

Spreiarane har rom for 4000 kg tørrsalt og 5500 liter væske. Tørrsalt kan spreia ut i breidde 2-12 m, medan tilsvarande for væske er 3,5-7 m. Tørrsalt kan spreia i mengder frå 5 til 40 g/m<sup>2</sup> Væskemengda kan regulerast slik at det gir 3 til 15 g/m<sup>2</sup> med tørrsalt. Spreiarane blir drivne av hydraulikken på lastebilen, og sjåføren regulerer mengda frå eit betjeningspanel inne i førarhuset.

Saltløyning har vore brukt i T-7 (Kristiansund/Frei) og T-4 (Ålesund/Spjelkavik) i to år, medan det er nytt i T-5 (Moldeområdet).

Bruk av væske gir betre resultat med mindre bruk av salt. Saltmengda kan

reduserast til ned mot 1/3 av det som blir brukt ved bruk av tørrsalt, noko vi vil tru blir godt motteke av trafikantane. Dessutan kan ein bruke bortimot dobbel så stor fart ved utkøyning, slik at vi vil rekke over lengre strekningar. Metta saltløyning har dessutan lavare frysepunkt (-21,2 grader C), slik at vi kan halde isfri køyrebane ved lågare temperatur enn tidlegare.

Spreiarane er montert på rammer med hydrauliske støttebein, slik at dei lett kan "parkerast" så bilen blir frigjort til anna arbeid. Dette er svært viktig med tanke på driftsøkonomi/utnytting av lastebilen. Montering/demontering av spreiarer tek 5-10 minutt.

Vi har god tru både på metoden og utstyret, og ser fram til at vi kan by dei vegfarande endå betre vegbane og håpe at det vil gje positivt utslag på ulykkesstatistikken.

*Kolbjørn Engen*



# VELFERDSTUR T-8

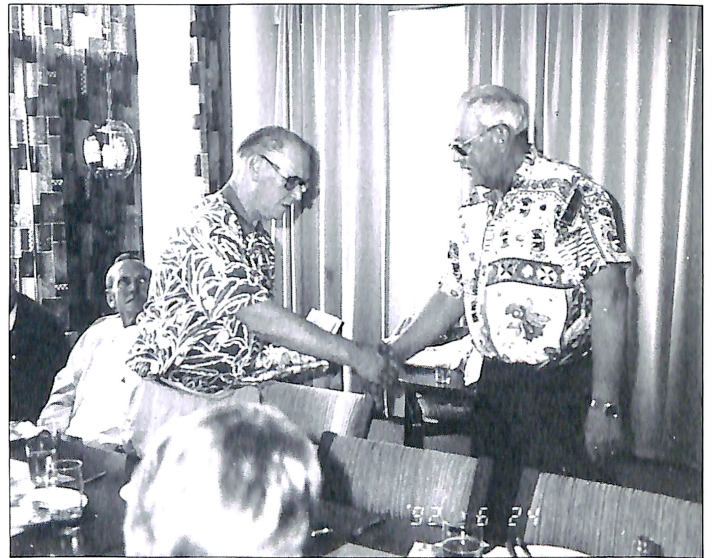
Onsdag den 24. juni 1992 dro hele T-8 på tur. Været var fint og turen var opplagt med buss fra Eidsvåg via Sunndalsøra, Tingvoll, KRI-FAST, Kristiansund, Averøy-Bud og tilbake til Sunndalsøra.

Turen var opplagt spesielt med tanke på at 2 medarbeidere skulle gå over i pensjonistenes rekker. Vegmester Torvald Hoel og "skiltidirektør" Ole Gussiås gikk fra bordet etter henholdsvis 40 og 30 års tjeneste.

ter. Hustadvika Turistsenter var neste stopp hvor det ble servert kaffe og kaker, før vi fortsatte til Bud, der kanonstillingen fra krigens dager ble sett på. Videre ble det kjørt om Eidsvåg og til Sunndalsøra vegstasjon.

En sitter inne med at alle syntes det var en vellykket tur, hvor alle hadde hygget seg. Ikke minst de to kommende pensjonistene.

*Olaus Winther  
vegmester T-8*



*Gaveoverrekkelse til Torvald Hoel og Ole Gussiås.*

Etter at alle hadde besatt bussen gikk turen til KRI-FAST, der høgbru, flytebru og bomstasjon ble både omtalt og fotografert.

På Bistro Futura var det lunsj, der ble det overrakt hver sin liten gave til de to kommende pensjonistene, krydret med noen velvalgte ord.

Turen fra Kristiansund over Averøya ble guidet av den avtroppende vegmes-



*Gjengen samlet utenfor  
Hustadvika Turistsenter.*



## NY VEGGARASJE I T-4

Vedlikeholdsområde T-4 har fått ny veggarasje i Eidsvika i Haram kommune.

Tomta ligger på nordsida av riksveg 659 og er på ca 7000 m.

Bygget har en grunnflate på ca 300 m og inneholder saltlager, sandlager, lager/garasje og en garderobe-/sosialdel. Veggarasjen ble tatt i bruk mandag 5. oktober 1992.

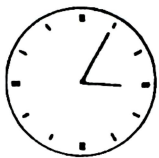
## DET GÅR FORT I INNFJORDTUNNELEN

Det kjøres fortsatt fort i Innfjordtunnelen. Nylig ble en ungdom fra Romsdal dømt til 21 dagers ubetinget fengsel etter å ha blitt knepet i 140 km. 21-åringen kjørte forbi en sivil UP-bil med to betjener i. I retten forklarte han at han hadde det travelt og at han var kjent med at maksimum tillatt hastighet er 80 km i tunnelen.

## POLITISK STØTTE FOR VEGVALG I ROMSDALEN

Statens vegvesen har fått politisk støtte for detaljplanen Foss-Flatmark. Bygningsrådet i Rauma har akseptert vegvalget. Kostnadsoverslaget for den om lag fem kilometer lange parsellen er på rundt 7,5 millioner kroner. Planen er at arbeidet starter opp neste høst og avsluttes i 1994.





## 5 MINUTT MED VERNELEIAREN

### INNFORING AV "INTERNKONTROLL"

– *Kva er føremålet?*

Målsetjinga med internkontroll (HMS) er å fremje arbeidsmiljø og sikkerheit, vern mot helsa og miljøskader frå produkt, vern av det ytre miljø mot forureining, betre behandling av avfall og betre trivnad på arbeidsplassen.

– *Kven har ansvaret?*

Det er eit leiaransvar å sjå til at krava i lov og forskrift blir etterlevde. Men det er ein føresetnad at alle tilsette viser vilje til medverknad.

– *Kvar står vi i dag?*

Leiinga har utnemnd ei HMS-gruppe som består av: Geirmund Nordal, driftsavdelinga (leiar)

Kjell Ramstad, trafikant- og kjøretøyavdelinga

Knut Inge Braute, maskinavdelinga

Sverre Digernes, driftsavdelinga

Levor Legernes, arbeidsmannsforbundet, hovudverneombod

Arnold Hustad, anleggsavdelinga

Egil Bakke, Knut Stokkeland, sekretær

Grappa har i hovudsak arbeidd med HMS-handboka som består av:

– Fellesdel

– Spesialdel

– Dokumentasjonsdel

Fellesdelen er utforma og behandla av AMU den 23. september, så no er det opp til vegsjefen om den blir godkjent.

### HMS-FILOSOFI

Vegsjefen har gjennom HMS-filosofi synleggjort leiinga si positive haldning til HMS-arbeidet.

### DELEGERINGSBREV

Vegsjefen stadfestar her sitt ansvar i høve til Arbeidsmiljølova (AML), og han ber sine mellomleiarar planleggje, organisere og utføre arbeidet på ein slik måte at det stettar krava i AML.

– *Kvar går vi?*

Spesialdelen av handboka skal utformast av avdelingane, det er difor utnemnd avdelingsvise grupper, som i eit fellesmøte er orientert om ein mal som dei kan arbeide etter. Arbeidet frå

gruppene skal være ferdig seinast 31. mars 1993. HMS-grappa skal så samordne arbeidet frå avdelingsgruppene.

Dokumentasjonsdelen av handboka skal utformast av HMS-grappa.

### MILJØPRIS

I møte 23. september 1992 tilrår AMU at leiinga opprettar ein HMS-pris for Møre og Romsdal.

Prisen skal stimulere til økt engasjement i miljø- og sikkerhetsarbeid.

HMS skal og inn som fast post på lags-, byggje-, avdelings- og leiarmøta.

*EØS-avtalen gir mange endringer:*

## FRAM MED "KUFANGEREN"

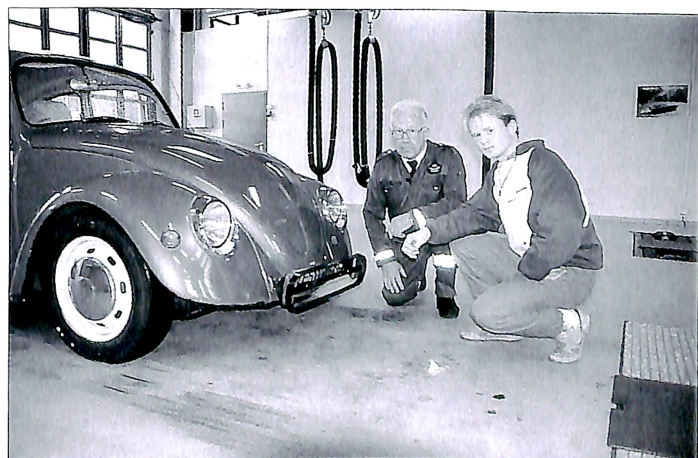
**EØS-avtalen medfører mange endringer for oss i biltilsynet, men ikke minst for bileieren. En av flere pussigheter er at den en gang så mye omtalte og berømte "kufangeren" igjen vil bli tillatt, forteller biltilsynssjef Arne Johnsen.**

Undertegnelsen av EØS-avtalen betyr flere kontroller og utvidet myndighet for biltilsynet. Arne Johnsen lover flere hallkontroller, en økning i antall kontroller av tyngre kjøretøy. Personbiler og varebiler vil bli kontrollert første gang etter fire år.

og deretter annet hvert år. Ingenting blir gratis. Kontrollen vil koste mellom 50 og 450 kroner, alt etter størrelsen på kjøretøyet.

Dette er bare noen av endringene som kommer. Det er klart at EF-forskriftene ikke ensidig blir dradd nedover hodet på bileieren. Visse justeringer blir foretatt. Vi har påbud hos oss, som vil bli innført i EF-landene. Det gjelder mellom annet 3-punkts sikkerhetsseleer i baksetet.

Det er klart at brukskontrollen blir utvidet. Vi vil kontrollere at forskriftene følges. Det betyr mellom annet at vi vil kontrollere at last er forsvarlig sikret, at transport av farlig gods følger forskriftene, at reglene



Som følge av EØS-avtalen må kontrollør Arne Brevik ved Biltilsynet i Alesund godkjenne «kufangeren» fra 1. januar neste år.

for kjøre- og hviletid følges og at nødvendige tillatelser og avgifter er i orden og betalt. Antall utførte kontroller, når det gjelder nettopp kjøre- og hviletid, vil bli utvi-

det fra 50000 i 1992 til 190000 kontroller, forteller biltilsynssjef Arne Johnsen.



# AMU SIA SIST

**Arbeidsmiljøutvalet har hatt 2 møter sia sist. Møte nr. 2/92 vart halde på Gurskøy vegstasjon den 25. juni, der arbeidsleiinga og verneombodet var inviterte. Regionalt verneombod for anleggsbransjen, Nils Graskopf, var og invitert.**

Frå sak 15/92, skademeldingar, kan det nemnast at det var meldt om 4 skader sia siste møte, to av skadene førte ikkje til fråver, 27 fråversdagar.

Under handsaminga av denne saka kom AMU inn på eksplosjonsulykka som hende på Toven veggarsje 26. mars 1992 og gjorde følgjande vedtak:

AMU ber driftsavdelinga

1. sjå til at brannfarleg vare blir lagra i følgje gjeldande regelverk.
2. at inngjerding omkring Vegvesenet sine eigedomar er god nok.
3. innskjerpa rutiner for lås-

ing av portar til vegstasjonar og veggarsjer.

Sak 16/92, her låg mellom anna føre eit tilbod frå Arbeidsmiljøseieret (AMS) Trondheim om eit 40 timars grunnkurs i AML. Kurset er lagt opp etter det nye kursopplegget, og AMS tilbyr å halde det som eit internkurs for Vegvesenet i dei to Trøndelagsfylka og Møre og Romsdal i veke nr. 46 og 47. Det vart vedteke å melde på 8 deltakarar (arbeidsleiarar og verneombod).

I det såkalla "Asfaltprosjektet" låg det føre ein rapport om forureiningsprøver tekne i 1991. Dei aller fleste prøvene låg godt under dei administrative normene. Møre og Romsdal var bedne om å ta prøver ved asfaltlegging i Ålesundstunnelane. Av trafikkmessige årsaker vart arbeidet gjort om natta. Det synt seg at det ikkje var råd å starte ventilasjonsviftene i Valderøytunnelen. AMU gjorde her slikt vedtak:

AMU ber driftsavdelinga kontrollere om rutinene er gode nok.

I sak 18 gjorde AMU vedtak om å arbeide vidare med ein idé om å dele ut ein miljøpris.

I sak 20, protokollar frå andre fylke, vart det vist til protokoll 3/92 frå Troms fyl-

ke, der dei presiserer at det er arbeidsleiar sitt ansvar å reagere på overtidsbruk som er i strid med lova.

Frå møte nr. 3 den 23. september 1992 på Molde vegstasjon kan det nemnast følgjande:

Møtet vart arrangert som eit fellesmøte med AMU frå Sogn og Fjordane med saker som begge fylka hadde interesse av felles diskusjon om, HMS-handboka og bedriftsintern attføring.

Det vart ikkje gjort vedtak på fellesmøtet, men fylka fekk utveksla erfaringar om meiningar dei kunne gjere seg nytte av.

Frå sær møte for eige fylke kan nemnast desse sakene:

Skademeldingar sia sist, 9 skader og 46 fråversdagar. Det låg og føre ei grafisk framstilling som synte at sjukefråveret (totalt) for 1. halvår er på 3,6 %.

Miljøpris, det låg føre forslag til statutter for miljøpris. AMU vedtok å tilrå leiinga å opprette ein miljøpris for Møre og Romsdal (for tilsette i Statens vegvesen).

Handlingsplan, følgjande plan for 1993-94 vart vedteken:

Opplæring - informasjon  
– 40 timars grunnkurs for verneombod og arbeidsleiarar.

– røykdykkarkurs for tunnelarbeidarane før arbeidsstart i nye tunnelar.

– halde fram med kurs og informasjonsverksemd om AKAN (Arbeidslivets komité mot alkohol og narkotika).

– førstehjelpskurs.

(Dei to første bør vere obligatoriske.)

HMS (helse - miljø - sikkerheit)

- HMS-handbøkene, halde fram med og fullføre dette arbeidet.
- arbeide for å redusere sjukefråveret.
- fastsetje og følgje opp rutiner for handtering av helsefarleg stoff og spesialavfall.

Frå andre fylke sine protokollar går det fram at dei er opptekne av overtidsbruk, avvikshandsaming, røykelova.

Det var søknad frå tre avdelingar om utvida rammer for bruk av overtid for namngjevne arbeidstakarar. Søknadene vart godkjente med atterhald, AMU bed om tilbakemelding, sjå vedtak i sak 27/91.

## BEDRIFTSFOTBALL 1992

# NESTEN PÅ TOPP!

Vegvesenets bedriftslag kom til slutt på andreplass i årets 7-er-fotball 1. divisjon.

Etter å ledestore deler av sesongen gikk vi på et par tap på slutten av sesongen, og da vi ikke hadde målfor skjellen på vår side, kom Julsundvegen 39'ers såvidtforan. En noe knapp spillerstall gjorde sitt til at tapene kom, da vi ikke stilte fullt lag i en av de to kampene.

Likevel må vi være fornøyd med årets sesong. Vi hadde marginene på vår side nesten hele sesongen. Fem minutt før slutt i siste kamp så det ut til å fortsette slik ut sesongen. Vi hadde uavgjort og greidde oss med det,

men et baklengsmål rett før slutt henviste oss til andreplassen.

Neste år er det bare en plassering som er god nok:

## 1. plass!

De som var med:

Harry Berg, Rolf Arne Hamre, André Moltubakk, Terje Fugelsnes, Odd Arild Lindseth, Jan Nygaard, Kjell Steinar Sylte, Terje Nordli, Ole Eikeland, Frank Bordial, Stig Brudeseth, Arne Holt, Halgeir Brudeseth.

*Halgeir Brudeseth*





# Vi gratulerer!

## 50 ÅR

Jon Isvik, Surna .....	7. januar
Per Torbjørn Kalvøy, Rensvik .....	26. januar
Einar Strand, Elnesvågen .....	1. februar
Ingvar Kvande, Surnadal .....	11. februar
May Elisabet Mjelva, Åndalsnes ....	13. februar
Oddbjørn H. Slyngstad, Stranda ....	23. februar

## 60 ÅR

Trygve Åker, Grøa .....	17. januar
Jakob Torvik, Bæverfjord .....	14. februar
Oddvar Toven, Eidsvåg .....	3. mars

## SLUTTA I VEGVESENET I 1992

**VEGKONTORET**  
Unni Eriksen Due

**KRIFAST**  
Atle Flem  
Einar Hovland

**VEGARBEIDSDRIFTA**  
Ingvill Skogen Djupvik

## PENSJONISTAR 1992

Ole Gussiås, Eidsvåg  
Gunnvall Hafstad, Meisingset  
Torvald Hoel, Sunndalsøra  
Olav Kjell Homlong, Geiranger  
Bjarne Kaldhussæter, Valldal  
Lars K. Løvik, Lauvstad  
Nikolai Reiten, Valldal  
Daniel Råket, Foldfjorden  
Bjarne Svensli, Eidsvåg  
Nils Sæterbø, Surnadal

## BEGYNT I VEGVESENET I 1992

**VEGARBEIDSDRIFTA**  
Kåre Nerås, spesialarbeidar  
Petter Husby, mekanikar  
Vigdís Nykrem Røyset, reinhaldsbetjent (1.12.1991)

**BILTILSYNET**  
Arild Johnny Stølen, inspektør



Redaksjonen  
ønskjer alle  
ei god jul  
og eit godt nytt år

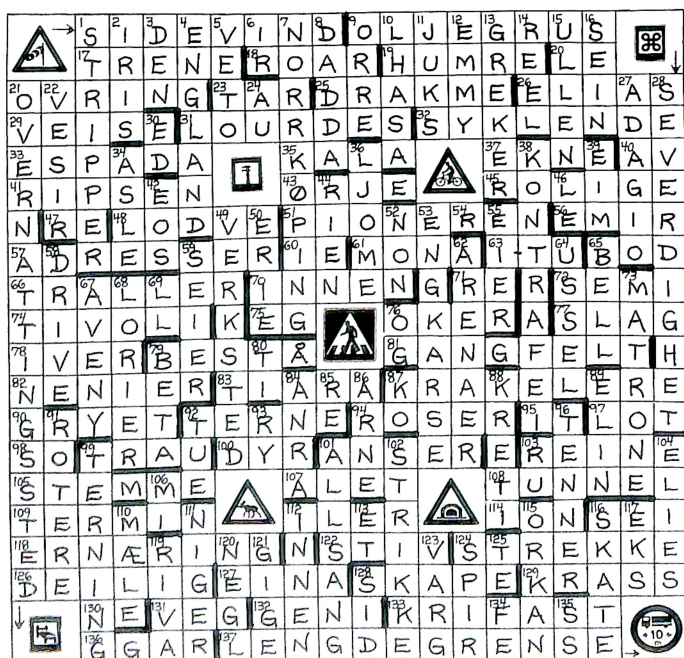


**VANNRETT**

- |                    |                        |
|--------------------|------------------------|
| 1. Se ill.         | 83. Ferdselsåre        |
| 15. Roterende golv | 84. Nissemat           |
| 16. Forene         | 87. Smile              |
| 17. Dessert        | 88. Kommune i Telemark |
| 18. Væske          | 90. Skolebarn          |
| 20. Naboer         | 92. Øy i Sverige       |
| 21. Mat            | 95. Ose                |
| 25. Undersøker     | 96. Fred               |
| 29. Sverdlilje     | 97. Framheve           |
| 31. Gjør           | 100. Tall              |
| 32. Tall           | 101. Angst             |
| 33. Fuglen         | 104. Ikke              |
| 34. Bedrager       | 105. 7624              |
| 35. Fuglen         | 107. Hovedstad i Asia  |
| 36. Bevis          | 110. Hundegård         |
| 37. Forstavelse    | 112. Organisasjon      |
| 38. Gli            | 113. Ikke tale om      |
| 40. Hus            | 114. Håndtak           |
| 43. Dregg          | 115. Verdi             |
| 44. Stige          | 117. Vokalen           |
| 46. Se ill.        | 119. Se ill.           |
| 50. I orden        | 121. Spansk artikkel   |
| 52. Dyr            | 122. Falt              |
| 53. Slag           | 125. Forsøk            |
| 54. By i USA       | 127. Leker             |
| 55. Besette        | 128. Tobakk            |
| 57. Like           | 130. Tøy               |
| 59. Beseire        | 131. Tittel            |
| 66. Kjørefil       | 133. Tilbe             |
| 68. Klar           | 135. Ved               |
| 69. Plante         | 136. Elv i Italia      |
| 71. Tre            | 137. Håndredskap       |
| 73. Fuglen         | 138. Lite hus          |
| 75. Ujevn          | 139. Senke             |
| 76. Naboer         | 141. Ferdselsåre       |
| 77. Kone           | 145. Opptre            |
| 81. Yte            | 146. Se ill.           |
| 82. Tall           |                        |

**LODDRETT**

- |                       |                    |
|-----------------------|--------------------|
| 1. Matrett            | 67. Fløteost       |
| 2. Medspiller         | 70. Nyn. pronomen  |
| 3. Søke               | 72. Ytrer          |
| 4. Presang            | 74. Guttenavn      |
| 5. Retning            | 78. Bakst          |
| 6. Uavgjort           | 79. Nyre           |
| 7. Kjelden            | 80. Belegg         |
| 8. Le                 | 85. Legemsdal      |
| 9. Alene              | 86. Såld (omv.)    |
| 10. Tittel            | 88. Litt           |
| 11. Sanger            | 89. Via            |
| 12. By i Danmark      | 91. Byggeplass     |
| 13. Pikenavn          | 93. Aristokrati    |
| 14. Rose (omv.)       | 94. Pronomen       |
| 19. Åsside            | 98. Dans           |
| 22. Omgang            | 99. Gresk bokstav  |
| 23. Turistveg         | 102. Rydderredskap |
| 24. Se ill.           | 103. Kvarter       |
| 25. Okse              | 106. Båt           |
| 26. Høytid            | 108. Del av Oslo   |
| 27. Elte              | 109. Bindeord      |
| 28. Treffer           | 111. Avgift        |
| 30. Hund              | 112. Fortone       |
| 34. Eie               | 116. Hulle         |
| 39. Irland            | 118. Mesterskap    |
| 41. Alkohol           | 119. Bitter        |
| 42. Japansk skuespill | 120. Innvendingen  |
| 45. Rasene            | 121. Båt (omv.)    |
| 47. Dårlig            | 122. Beslå         |
| 48. Muse              | 123. Nyn. art.     |
| 49. Hund              | 124. Sprengstoff   |
| 51. Overtre           | 126. Drikk         |
| 53. Se ill.           | 128. Parti         |
| 56. Fellesskap        | 129. Farbar        |
| 57. Se ill.           | 132. Trasker       |
| 58. Snedige           | 134. Flirer        |
| 60. Fin               | 135. Skip          |
| 61. Ordne             | 137. Etse          |
| 62. Kjerne            | 140. Slagsted      |
| 63. Kjerneved         | 142. Departement   |
| 64. Måltid            | 143. Intervju      |
| 65. Gullmynt          | 144. Flatemål.     |



## LØSNING PÅ "VEGKRYSS NR. 3-92"

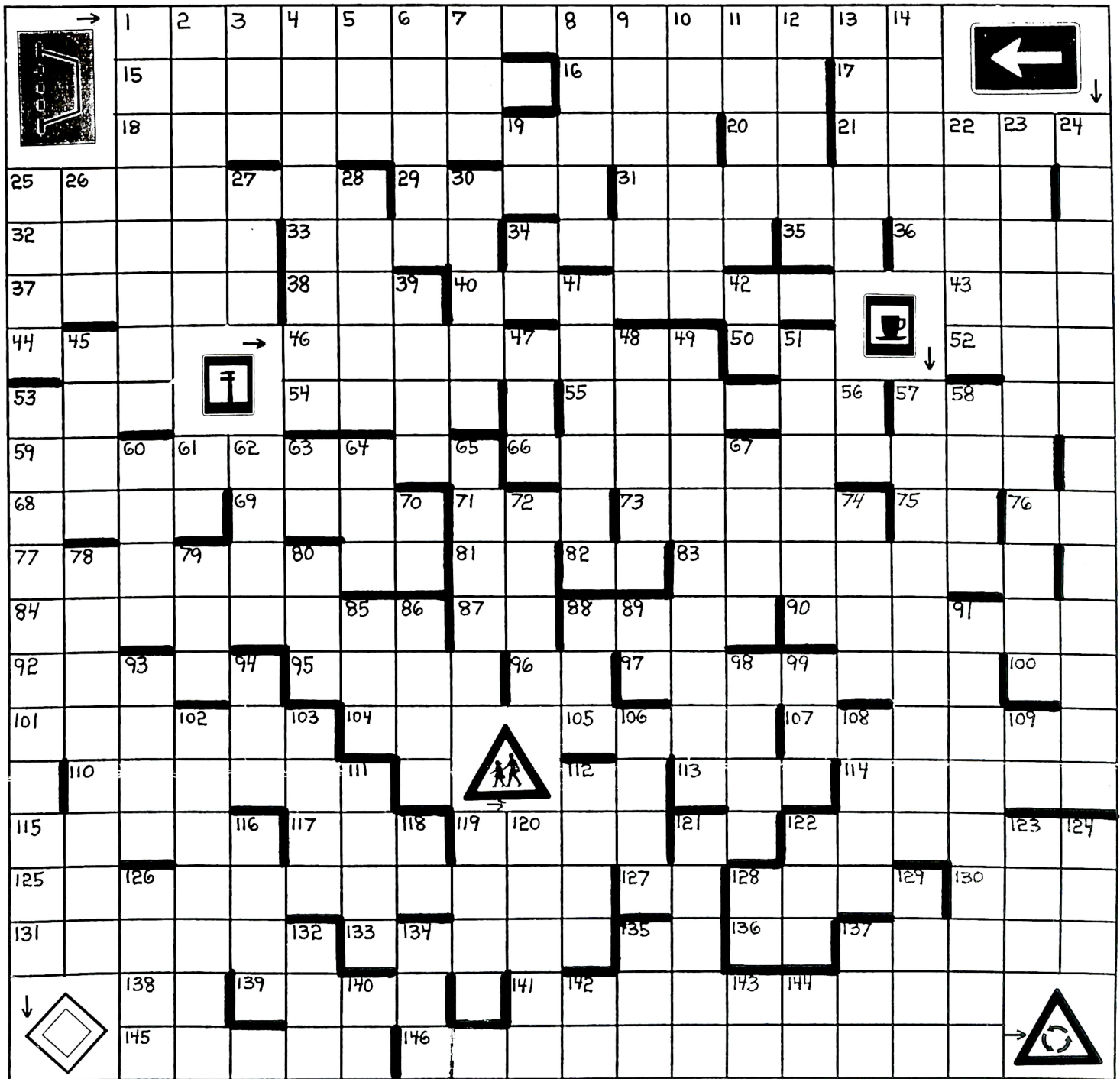
Vinnere ble:

1. Astri Gjøvikli, Molde
2. Egil Bakke, Molde
3. Bjørg Talberg Runde, Skjevik

*Vi gratulerer vinnerne!*



# KRYSSORD av konsulent Terje Haug



De tre første riktige løsninger premieres med 2 Flaxlodd

Løsningen legges i konvolutt merket "Vegkryss nr. 4 - 92" og sendes  
 Vegkontoret  
 Fylkeshuset  
 6400 Molde

innen 27. januar 1993

Innsender: .....

Adresse: .....

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



C

