



VEG OG VIRKE

BEDRIFTSBLAD FOR
STATENS VEGVESEN MØRE OG ROMSDAL

Nr. 1

Mars 1993

21. årg.

VEGDIREKTORATEI
30 MARS 1993
BIBLIOTEKET



INNHALD

VEG OG VIRKE Nr. 1 - Mars 1993 - 21. Årg.

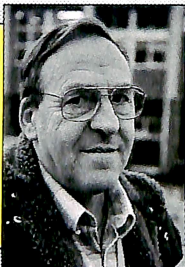
Bruskadene kva gjer vi? 3

PROFILAR



No er det slutt 8-9

Hyggelig avslutning 22

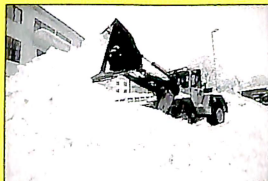


Møt Oddvin Haukeberg 12-13



Til topps med Hvaldemar 23

VEGNYTT



Vinter som i gamle dager 4

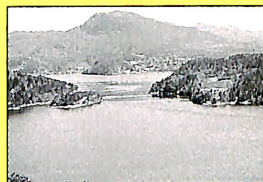
Først ute med gammalt dekke 14
Publikum er fornøgd 5
Ny gang og sykkelveg på Skåla 5

BILTILSYNET

Har kilometertelleren stoppet 15
Enklare med oblater 17
Store utfordringer venter 10

MILJØ OG SIKKERHET

Nei til bilbelte i buss 5
Bruk personleg verneutstyr 17



Aursundprosjektet 18-19

Salt på vegane 16

PLAN

Vegplanlegging etter PBL 6-7
Kva er Vegdatbanken? 11
Rettsak etter pelevelt 22
Pensjonsrettigheter 9
Kryssord 20-21
Fylket rundt 24

Redaktør: Wiggo Kanck
Redaksjonssekretær: Palma Pladsen

Redaksjonsutvalg:
Ottar Brudeseth, drift
Sverre Digernes, driftsavdelinga
Terje Haug, administrasjonsavdelinga
Berit Ingebrigtsen, planavdelinga.

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

Opplag: 2200

Etter ønske frå vegsjef E. Vollset vert side 3 stilt til disposisjon for ansatte i Statens vegvesen Møre og Romsdal.

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

Framsida: Vinterbilde.
Foto: Per Tormod Nilsen

Deadline for neste nr. er 13. april 1993.

Sats og trykk:
Offsettrykk A/S, Molde.
Tlf. 072 55 885

BRUSKADENE KVA GJER VI?

Denne overskrifta var nytta i ein artikkel brudirektør Øderud hadde i nr. 1 1993 av "Våre Veger".

Ut frå registrerte forhold i vårt fylke er det god grunn til eit slikt oppslag.

Dei siste 25 åra har det i Møre og Romsdal vore satsa sterkt på bru-bygging, spesielt i ytre delar av fylket. Ei rad mindre øyar er ved bru-bygging knytta til større øyar som igjen i mange tilfelle har fått brusamband med fastlandet. Reduksjonen i talet på ferjekaier fortel mykje om den utviklinga vi har hatt. Av dei 125 ferjekaiane vi hadde på det meste i midten av 60-åra, er det no berre i underkant av 70 som er i drift.

Så godt som alle bruene frå denne perioden er bygd av armert betong både i over- og underbygning. I kyststrøk med sjøsprøyt og saltholdig fuktig luft har det vore rekna som den beste løysinga med minst mogleg vedlikehald.

Vi veit av tidlegare røynsle at stålbriene har kravd stor vedlikehalds-innsats. Eksempelvis kan vi nemne at ved dei gamle Nordsund- og Ormsundbruene i Kristiansund var det eit vedlikehaldslag som arbeidde omtrent kvar einaste sommarsesong med sandblåsing og påføring av mønje og aluminiumsmåling.

Men spesielt dei siste åra har vist at heller ikkje betong er eit vedlikehaldsfritt materiale.

Vi har gjennom fleire år drive med reparasjon av skader. Men det er først gjennom dei utvida og systematiske undersøkingane i 1992 at vi verkeleg tek til å få oversikt over brutilstanden. Undersøkingane skal halde fram for fullt i 1993 og 1994

slik at vi får full oversikt over skadeforfanget. Dette vil så skape grunnlag for å fastslå reparasjonsmetodar og kostnader med rehabilitering.

Skadene som er konstatert til denne tid er stort sett armeringskorrosjon, eller på meir folkeleg språk opprusting av armeringa, som følgje av saltinntrenging.

Problemet er ikkje berre avgrensa til vårt fylke og det foregår omfattande forskning på landsplan for å få oversikt over situasjonen og kva som eigentleg er den fulle årsak til skadene.

Det er Veglaboratoriet og Bruavdelinga i Vegdirektoratet som i hovudsak har det faglege ansvar for å kome fram til godt resultat. I tillegg er fleire vegkontor med i arbeidet. Såleis tek også vårt vegkontor aktivt del for å kome fram til dei beste reparasjonsmetodane og i forsøka med forebyggjande tiltak.

Sjølv om vi til denne tid ikkje på nokon måte har full oversikt og utbetningskostnader kan vi alt no, etter mi meining, konstatere at reparasjonar av skadde bruer nok er den største utfordringa vi no står overfor på vegsektoren i fylket. Dette er sterke ord når vi kjenner alle andre oppgåver vi har, ikkje minst i opprusting, til i alle fall ein slags minstestandard, av den dårlegaste delen av vegnettet. Likevel meiner eg at bruvedlikehaldet må få førsteprioritet. Skadene aukar fort i omfang og utsetjing medfører sterk fordyring.

Med utgangspunkt i det vi alt veit om nødvendige reparasjonar på dei bruene som alt er undersøkte, og med nokolunde kvalifisert gjetting av skader og reparasjonsbehov på den re-

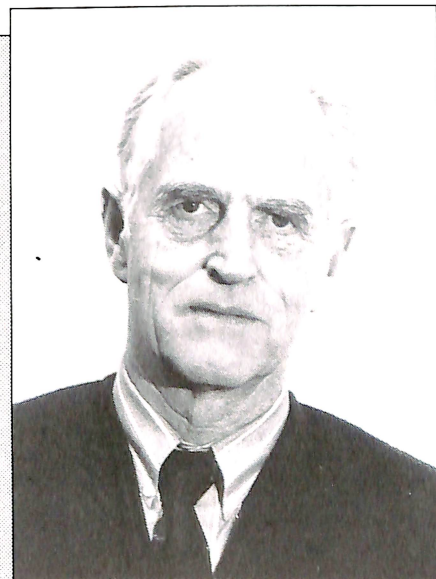


Foto: Romsdals Budstikke

sterande del av brumassen, snakkar vi kanskje om kostnader på omkring 80 mill. kroner for riksvegbruene og 50 mill. kroner for fylkesvegbruene.

For å få i gang dei store utbetnings- og reparasjonsarbeida hastar det å få opp farta før skadene vert endå større. Vi burde difor dei første åra framover årleg kunne bruke om lag 15 mill. kroner til riksvegbruene og 10 mill. kroner til fylkesvegbruene.

Med dei knappe vedlikehaldsbudsjetta vi har, med faktisk reduksjon på om lag 15 % dei siste 6-7 åra, veit vi det blir vanskeleg, for ikkje å seie heilt uråd, utan monaleg auke i vedlikehaldsløysingane.

Om så ikkje skjer ser eg ikkje bort frå å måtte vege på forslag om å få nytte av dei frå før tronge anleggsbudsjetta til rehabilitering av bruer. Det vil ikkje bli noko populært forslag. Men eg ser ivaretaking av nedlagt kapital i eksisterande vegar og bruer som meir maktpåliggjande enn noko anna i vegsektoren i fylket.

E. Vollset

Vinter... som i "gamle" dager



Jørgen Åsgård tok seg tid til en strekk på feltsenga. (Foto: Romsdals Budstikke)



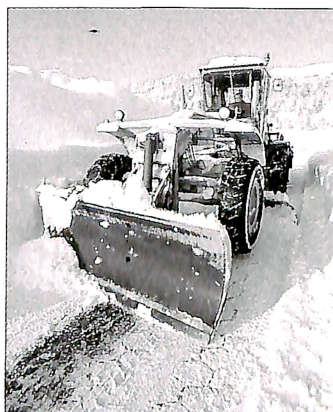
Etter at de viktigste vegene var kjøpreklare, var det tilførselsveger og parkeringsplassene sin tur.

Det kraftige snøfallet i slutten av januar førte til store problemer for trafikken i fylket. Det var spesielt Romsdal og deler av Sunnmøre som opplevde at værgudene slo om og på få dager la ned opp til en meter snø. I perioder var noen av de viktigste riks- og fylkesvegene i fylket stengt.

I noen dager var det vinter som i "gamle" dager. Snøen lavet ned og brøyteberedskapen var på topp, de vanskelige forholdene til tross. Brøytemannskapene jobbet godt og maktet å holde god standard på riks- og fylkesvegnettet.

Da det snødde som verst og rasfaren var størst, var nærmere 20 riks- og fylkesveger stengt samtidig. Riksveg 1 over Ørskogfjellet, riksveg 9 ved Våge i Måndalen, riksveg 9 Oppland grense-Åndalsnes, fylkesveg 42 Osdal-Sogn og Fjordane grense og Eikesdalsvegen var noen av de viktigste hovedfartsårene som var stengt for all trafikk i kortere eller lengre perioder. Både brøytemannskapene og vaktmannskapet på Vegtrafikksentralen i Årødalen hadde mer enn nok å gjøre.

- Jo vi fikk en skikkelig trøkk. Det var en jevn strøm av henvendelser de dagene det sto på, sier Nils Olav, Kringstad, leder av Vegtrafikksentralen.



- Jeg skulle tro, uten å ta for hardt i, at antall telefonhenvendelser i de dagene det sto på, ligger et sted mellom 500 og 800. Vi har kun en linje inn på publikumsnummeret. Hadde vi hatt flere linjer, kunne vi ha fordelt henvendelsene mellom oss. Det tok kanskje enkelte ganger litt tid før budskapet om stengte veger nådde fram, men etter hvert som trafikantene ble oppmerksom på situasjonen har jeg inntrykk av at trafikken gikk greit.

- Det var noen hektiske døgn, ingen tvil om det, legger Kringstad til.

Ved vegstasjonen på Mjelvbøen på Åndalsnes var beredskapen stor med til sammen 20 mann på vakt. Karl Arne Ekroll og Jørgen Åsgård var to av brøytebilsjåførene i T-6 som hadde vakt da snøværet satte inn.

- Det ble en hard tørn. I perioder var sikten vanskelig, samtidig som vegen enkelte steder var glatt. Men så lenge en er kjent på vegen og er vant med forholdene, går det bra. Det som overrasket meg mest denne gangen, var de mange sjåførene som trosset vegsperringen og tok turen oppover Romsdalen med de farer det medførte, sier Karl Arne Ekroll.

- I perioder ble det lite søvn, men noen timer på feltsenga

på stasjonen hjalp godt. Det var bare å stå på til vegen var ryddet og trafikken igjen kunne passere, sier Jørgen Åsgård. For mange bilførere ble ventetida lang, mens brøytemannskapene jobbet som verst. En skulle tro at langtransportssjåførene, som måtte vente i mange timer på begge sider av Ørskogfjellet før E9 var ryddet etter snøraset på Sprov, ville bli utålmodige og legge i vei. Ventetida ble tatt med godt humør. Ingen presset på å ville over fjellet så lenge vegen ikke var ryddet og rasfaren var stor.

Måndalstunnelen fikk også vist sin nytte. Etter at vegen ble stengt ved Våge, ble tunnelen i en kortere periode åpnet for trafikk.



Brøyteberedskapen var på topp, de vanskelige forholdene til tross. Brøytemannskapene jobbet godt og maktet å holde god standard på vegnettet i fylket.



Anleggsleder Per Arne Gjerde og oppsynsmann Magne Nauste forteller at arbeidet går som planlagt.

Skålahalvøya:

Sammenhengende gangvegssystem

1. desember 1992 startet arbeidet på det som skal bli gang- og sykkelveg mellom Skålasentret og Vågsetra, der mellom anna Skålahallen og skolen ligger.

Dette betyr at det blir et sammenhengende gangvegssystem mellom Nesje-stranda og Vågsetra utenom riksvegen.

Prosjektet er kostnadsregnet til om lag 4 mill. kroner og planlagt åpning er september 1993, selv om vi har et lite håp om at veggen kan være ferdig til skolestart.

Det er Molde kommune som har stått for grunnvervet, og det er oppnådd minnelige avtaler over hele parsellen.

Arbeidet har til nå bestått i skogrydding samt en del gravearbeid, som avdekking av fjell og bortgraving av vegetasjonsmasser og myrjord. To til tre mann har vært i arbeid her til nå.

Parsellen har et masseunderskudd på ca. 12 000 m³, og levering av denne massen er i disse dager ute på anbud.

Per Arne Gjerde

Publikum fornøgd med vegvedlikeholdet

For tredje år på rad gjennomførte Statens vegvesen Møre og Romsdal i haust ei undersøking av publikum sitt syn på vedlikeholdet og kjøretilhøva på vegane om sommaren og hausten.

I år var det vegstasjonane på Gurskøy, Stranda, Molde og Sunndalsøra som var med i undersøkinga. Det ble delt ut 1975 skjema, og det kom totalt inn 873 godkjente svar. Dette gir ein svarprosent på 44 og er noko lågare enn tidlegare år. Forklaringa kan vere eit stort antal spørsmål, og at mange av mottakarane har vore med i tidlegare undersøkingar og av den grunn ikkje ville vere med denne gongen.

Så til resultat. Det er gledeleg at Møre og Romsdal i år fekk ein karakter på 2,15 for vedlikehaldsnivå på riksvegar. Dette er ei klar betring i høve til resultatata for 1990 og 1991 som var 2,28 og 2,24. Landsgjennomsnittet var på 2,21.

For dei andre vegane var ikkje resultatet så godt, men karakteren på 3,05 er likevel ei lita betring i høve til tidlegare.



Det er to hovudgrunnar til den store forskjellen i karakter mellom riks- og fylkesvegnettet.

1. - den store forskjellen i vegstandard mellom riks- og fylkesveg.
2. - den store forskjellen i løyvingar til vegvedlikehald. Løyvingane til vedlikehald av fylkesveg er under halvparten av løyvinga til vedlikehald av riksveg - 85,9 mill. kr mot 195,2 mill. kr. Veglengda er tilnærma lik for dei to vegkategoriane, 1795 km riksveg og 1810 km fylkesveg.

Oddmund Gussiås

EF STOGGAR BILBELTE I BUSS

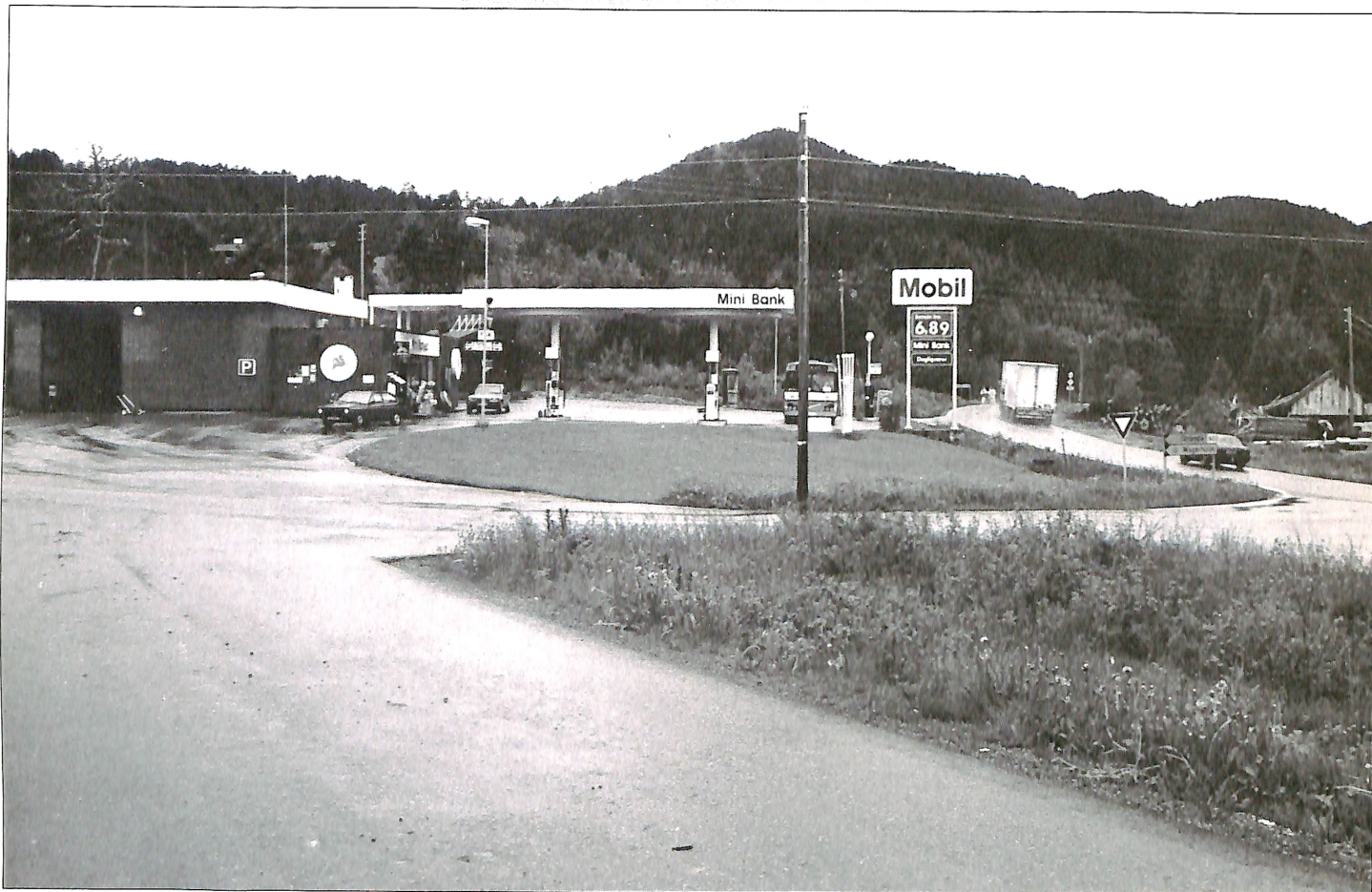
Vegdirektoratet kjem no med ei sterk oppmoding til alle buss-selskapa om å montere trepunkts bilbelte i turbussar.

Bakgrunnen for denne oppmodinga er eit EF-direktiv som stoggar eit særnorske krav på dette området. Kravet har vore ute på høyring og fått ein overveldande tilslutnad her i landet.

Vi trur sjølvsagt framleis at bruk av bilbelte i turbussar er eit godt trafikksikringstiltak. Eg meiner den røynsla vi kan vise til, klårt tyder på det, seier kontorsjef Finn Larstuen ved Køyretøyteknisk kontor i Vegdirektoratet.

Vegdirektoratet gjev difor heller ikkje opp kampen for å få gjennomslag i EF for dette kravet. Vi kjem til å bruke alle moglege kanalar, både nasjonalt og internasjonalt, til å argumentere for at det skal monterast bilbelte i buss, legg Finn Larstuen til.

Vegplanlegging etter Plan- og Bygningsloven (PBL)



Eksempel: Reguleringsplan for riksveg 1 Håhjem-Valle.

Reguleringsplanen for riksveg 1 Håhjem-Valle ble vedtatt av Skodje kommune 15. desember 1992. Utbedring av denne vegparsellen er med i forslaget til investeringsprogram for vegplanperioden 1994-97. De vesentligste endringene en realisering av planen vil medføre, blir utretting/omlegging av vegen og bygging av venstresvingfelt i Vallekrysset og bygging av "bussterminal" ved dette krysset. Ellers viser planen stort sett utbedring av eksisterende veg.

Før planen ble godkjent har den vært gjennom en lang saksgang etter plan- og bygningsloven (PBL). Heretter vil alle våre vegplaner måtte behandles etter denne loven og ikke etter vegloven som tidligere. Det kan derfor være interessant å se på denne planen som et eksempel på hva dette kan føre til for saksbehandlingstida.

Planleggingsprosessen

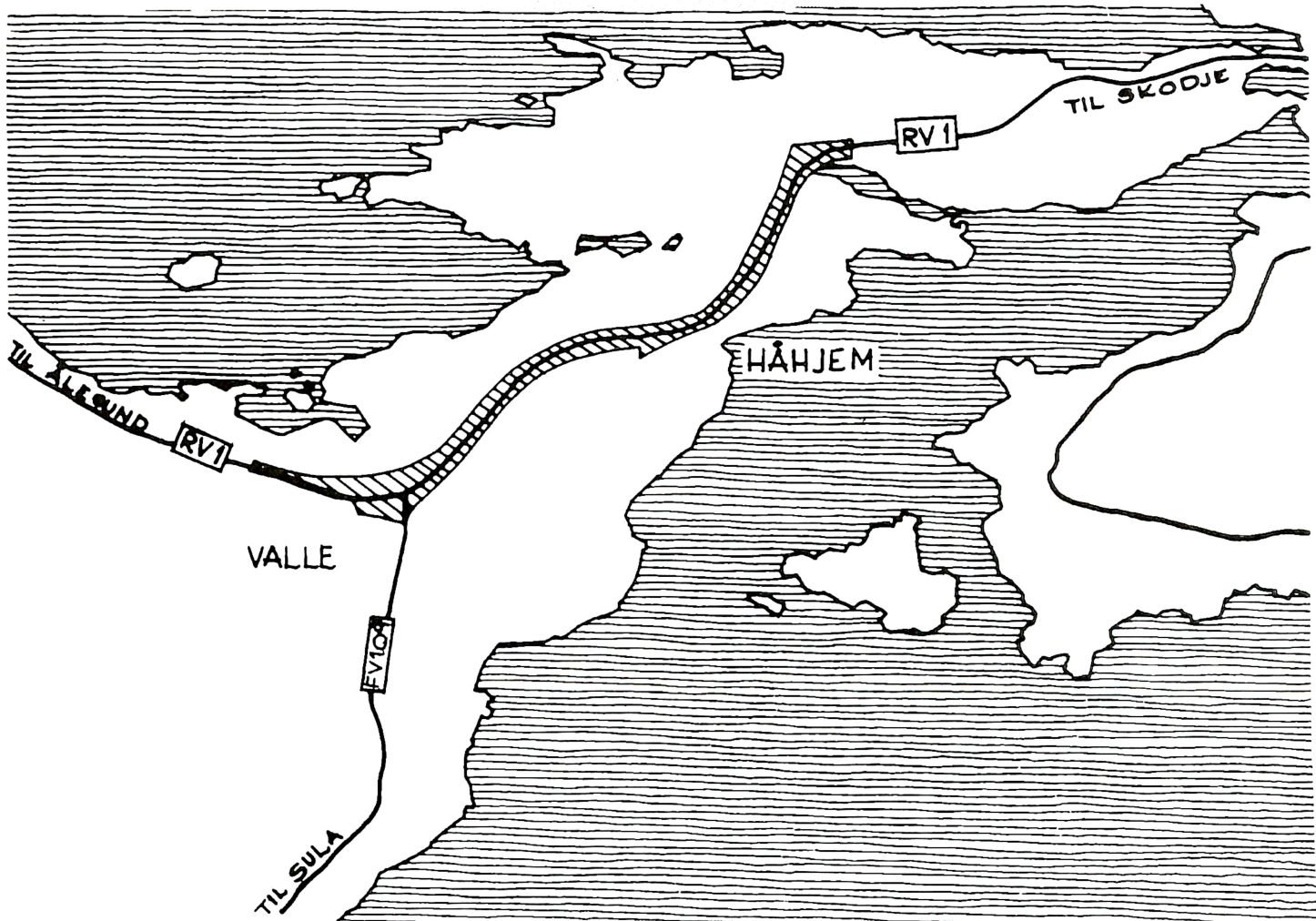
Grunnlagsarbeidet (stikning, oppmålingsarbeid etc.) for Håhjem-Valleplanen ble utført i 1989 og Vegvesenets første planforslag var klart for utsending 12. februar 1991. Ved bruk av vegloven ville vi da sendt planen direkte ut til offentlig ettersyn og til ulike høringsorgan. Ved behandling etter PBL sendes planen først til bygningsrådet for at dette skal vurdere forslaget og gjøre vedtak om at planen blir utlagt til høring. Skodje kommune gjorde slik vedtak den 10. april 1991 og det ble offentlig ettersyn i mai 1991, dvs. ca. 3 måneder senere enn det ville vært med vegloven.

Diverse merknader i høringsrunden førte til endringer i planen slik at denne måtte ut på ny høringsrunde. Denne gangen tok det 4 1/2 måned fra kom-

munen fikk vårt nye forslag til det ble gjort vedtak om å legge planen ut til offentlig ettersyn. Fra det første planforslaget var klart gikk det dermed 22 måneder før planen ble godkjent og fra det siste planforslaget var klart ca. 11 måneder.

Hvorfor så tidkrevende?

Hensikten med at vi nå skal behandle "vegplaner" etter PBL er at de kommunale myndigheter skal få større innflytelse og at vegplanleggingen i større grad skal vurderes i sammenheng med regulering av områdene utenom vegen. Om dette har hatt noen praktisk betydning for Håhjem-Valleplanen skal være usagt, men det er helt klart at en saksbehandling etter PBL vil være vesentlig mer tidkrevende enn etter vegloven. Dette skyldes først og fremst at det kan ta svært lang tid for teknisk



etat å få lagt våre planer fram for bygningsrådet for nødvendige vedtak. For saksbehandlingstida for denne planen i Skodje kommune er dessverre ikke noe spesielt dårlig eksempel, snarere tvert imot. Vi har eksempel på planforslag som er sendt andre kommuner for over 2 år siden uten at de er blitt framlagt og hastesaker som, på ubestemt tid, har havnet nederst på prioriteringslista over saker som skal opp i bygningsrådet. Det hender også ofte at det går mange uker fra "våre" saker har vært oppe i bygningsrådet til vi blir orientert om vedtaket.

Hva gjør vi nå?

Planavdelinga skal sørge for at vi har godkjente reguleringsplaner før prosjektet blir ført opp i Vegvesenets budsjettforslag, dvs. ca. 1 1/2 år før anleggsstart. Med utgangspunkt i planeksemplet foran betyr det at nødvendig stikningsarbeid og det første planforslaget må være ferdig ca. 4 år før anleggsstart! Det sier seg da sjøl at dersom ikke budsjettforslagene følger prioriteringsrekkefølgen i Norsk vegplan, blir

det svært vanskelig å få ferdig riktig plan til riktig tid.

For å redusere saksbehandlingstida bør vi være så restriktive som mulig når det gjelder å ta med arealer utenfor vegområdet i "våre" reguleringsplaner. Da unngår vi behov for tidkrevende kommunalt engasjement og ekstra høringsrunder som skyldes reguleringsproblemer som ikke har noe med vegplanene å gjøre. Dersom det fortsetter å ta mange måneder å få nødvendige kommunale vedtak, bør vi i størst mulig grad gå over til å benytte "nødparagrafen" § 9-4, i plan- og bygningsloven. Den innebærer at planprosessen blir omtrent som tidligere etter vegloven bortsett fra at endelig plangodkjenning også i dette tilfellet skjer i kommunestyret. De ser ut til å ha fått rett i sine bange anelser de som sørget for at det i denne paragrafen også kom med et punkt som fastslår at "Fylkeskommunen og kommunen plikter å gi planforslag fra Statens vegvesen en så rask behandling som mulig."

Terje Lindstad

OMPROFILERINGA ER I GANG



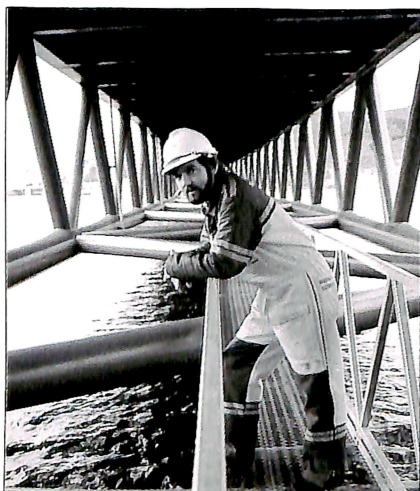
Så har de første bilene våre fått ny profil. De to første kjøretøyene som ble utstyrt med ny kråke og dekorbånd var den nye målebilen, for øvrig en amerikansk "doring" av merket Cheverolet Van, og den ene av budbilene ved maskinavdelinga. På bildet lakerer Aksel Mork (t.v.) og Ingvar Rødal.

NO ER DET SLUTT ..

Nesten fire år med intensivt arbeid i og utanfor dei raudmalte brakkene på Høgset er slutt. KRIFAST-organisasjonen som braut så mange barrierer, er historie. Det som står att - eit banebrytande vegprosjekt - fastlandssambandet til Kristiansund og Frei.

Oppbruddsstemninga rådde grunnen då VEG OG VIRKE var på vitjing ein kald og vindfull desemberdag. På det meste arbeidde rundt 400 mann på anlegget. Av desse 400 utgjorde om lag 25 Vegvesenet sin byggleiarstab. Då vi stakk innom, traff vi sju av dei.

Helge Lilleeidet var travelt opptatt med å rydde sitt og andre sine kontor, medan Sigmund Lønset og Leif Husby fortsatt var opptatt med arbeid. Prosjektleiar Andor Wicken



Sigmund Lønset er framleis brumann, og vil framover mellom anna ha tilsyn med bruene i KRIFAST-sambandet.

kneip vi i døra i det han var på farta til nye møte i Molde.

- Kva har du å seie om KRIFAST-perioden?
- Utan tvil ei særst interessant, lærerik og krevjande tid! I dag når målstyring er moteordet, er KRIFAST med eit klårt avgrensa kostnadsramme og byggetid eit godt døme på korleis dei som får vere med, blir inspirert av dei klare krav og rammevilkår i ei slik prosjektretta oppgåve. sjølv om KRIFAST er eit omfattande prosjekt, er det i prinsippet ikkje mykje annaleis enn andre oppgåver i Vegvesenet. Mi

røynsle er at prosjektopplegget bør nyttast meir, og vanleg "lineorganisering" mindre.

- Og no er du maskinsjef?
- Ja, det ligg like mange utfordringar i den oppgåva som eg no har. Maskindrifta er som anna verksemd, offent-

leg eller privat, vi skal drive lønnsamt og regningsmessig for-svarleg. Sjølv om vi ikkje har like mange maskiner i dag som for berre nokre år sidan, ligg det mange utfordringar i å følgje opp det andre foran meg har gjort, seier Andor Wicken før han haster vidare.

- Men, Helge Lilleeidet, kva har KRIFAST hatt og seie for deg?
- Mykje!

- Det var ei eineståande tid. Arbeidsmiljøet var heile tida godt, og sosialt fungerte organisasjonen godt. Ikkje minst blei det knytte mange nye ven-

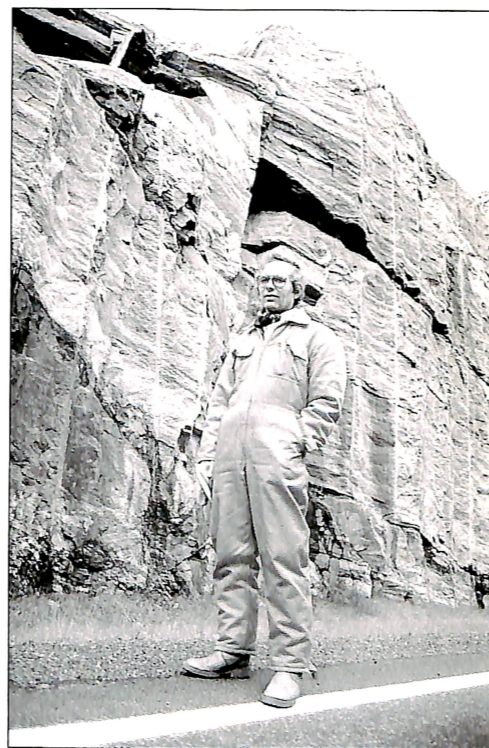
skapsband. No var ikkje alt berre rosenrødt, men la oss glemme "kollisjonane" og heller ta med oss dei positive opplevingane vidare, seier kontormannen som i dag arbeider saman med Knut Stokkeland og tar hand om vernearbeidet innafør etaten i fylket.

Avdelingsingeniørane Leif Husby, som var ansvarleg for vegane, og Sigmund Lønset som hadde ansvaret for flytebrua, blir meir enn gjerne med på ein biltur. Det er ikkje siste turen dei to gjer på anlegget. Sjølv om Leif Husby er attende på anleggsavdelinga som stabsmann, er han førebudd

på å ta ei sluttøkt på KRIFAST med mellom anna puss til sommaren. Sigmund Lønset er brumann framleis. No har han ansvar for vedlikehald av bruer. KRIFAST-bruene.

Terje Fugelsnes og Odd Arild Lindseth, fant vi i fullt arbeid ved bomstasjonen på Høgset.

- Vi har enno nok å gjere. Noko oppmålingsarbeid står att, men det blir til at vi og skil lag no. Eg skal attende til grunnseksjonen på vegkontoret, medan Odd Arild reisar til NTH i



Leif Husby i den store skjeringa på Aspøya, like etter flytebrua.

Trondheim for å vere student det næraste halve året, fortalte Terje Fugelsnes oss.

Landemerke i vegkrysset på Høgset, dei raudmalte brakkene, er borte. "Palasset", som det vart kalla for moro, kjøpte fire skyttarlag i Romsdal og på Nordmøre. Utstyret ein ikkje kunne nytte vidare ved andre anlegg,

vart solgt på fleire offentlege auksjonar og billegssalg. Det var ikkje særleg vanskelig å bli av med maskinar, bilar, båtar, kontormøblar og anna utstyr.

Kva som er att?

Ta turen og opplev KRIFAST, så får du sjå!



Terje Fugelsnes og Odd Arild Lindseth var i fullt arbeid ved bomstasjonen på Bergsøya.



No er det slutt. Andor Wicken, Sigmund Lønset, Helge Lilleeidet og Leif Husby var dei siste frå KRIFAST-organisasjonen vi fann på Høgset.

KRIFAST-REKORDENE SLÅTT

Tre KRIFAST-rekorder er historie. Med et hovedspenn på 850 meter er Askøybrua nå Norges lengste hengebru. Til sammenligning har Gjemnessundbrua et hovedspenn på 250 meter.

Tunnelen i Rennfastforbindelsen er på 5800 meter, mot Freifjordtunnelens 5086 meter. Flytebrua over Bergsøysundet mister sin lengderekord til Salhusbrua. Den 1,6 kilometer lange brua i Hordaland gir fast forbindelse mellom Klauvneset i Bergen og Flatøy i Meland kommune.

HØGSET FERJEKAI BLE SMÅBÅTHAVN

Den gamle ferjekaien på Høgset vil fortsatt gjøre sin nytte. Ikke som anløpssted for MRF sine sorte og hvite ferjer, nei kaien skal bli småbåthavn. Det er alt dannet styre for småbåthavna, og Gjemnes kommune vil gjøre sitt til at forholdene for småbåtfolket blir tilfredsstillende.



Store utfordringer venter biltilsynet



Det myldret av biltilsynfolk på kontrollstedet, men sjåførene tok oppbudet av "lovfolk" med godt humør.

- Det skulle ikke forundre noen når jeg sier at biltilsynet står foran en større utfordring enn noen gang. Vi har hittil vært i en monopol-situasjon, hvor vi har gjort som vi "villet".

Dette sier biltilsynssjef Arne Johnsen etter Trafikant- og kjøretøyavdelingas omfattende brukskontrollkurs på Åndalsnes i januar. Samlingen var et av flere kurs ansatte i biltilsynet deltar i, for å være best mulig forberedt på de endringer i "hverdagen" som EØS-avtalen fører med seg.

Fartsskriveren, kjøre- og hviletidsbestemmelser, vektbestemmelser, samferdselsloven, regelverket for ADR og sikring av last og reaksjoner på overtredelser og lover og bestemmelser som gjelder i trafikken var tema på kurset.

En større utekontroll ved Horgheim oppe i Romsdalen inngikk også. Og aldri tidligere har vel biltilsynet vært så godt rustet til en trafikkkontroll. Det myldret av "lovfolk" på kontrollstedet. Mer enn et 20 talls uniformerte og blåkledd biltilsynfolk satte et aldri så lite støkk i bilførerne, da de ble vinket inn. Men når den enkelte bilfører fikk forklart årsaken til oppbudet, var det bare smil, noen hyggelig ord og et ønske om "lykke til videre" som møtte folkene våre.

- Nettopp denne utekontrollen var en viktig del av dette

Den tiden vil om ikke lenge være definitivt forbi. Det var en del av forberedelsene til det som venter oss at vi holdt brukskontrollkurs sist vinter.

kurset. Nå har det alltid vært kvalitet over det arbeid som brukskontrollgruppa utfører, og kvalitetsutvikling vil være en forutsetning for å overleve i fremtidens konkurranseklima. Som et ledd i å fremme og videreutvikle denne kvaliteten, tok vi initiativ til og fikk gjennomført dette brukskontrollkurset. Vi skal inn i en konkurransesituasjon med bilverkstedene, en situasjon som for øvrig mange gir uttrykk for at vi vil vinne. Det håper jeg også at vi skal gjøre, men det er for tidlig å vite noe om i dag. Det jeg imidlertid vet, er at om vi skal vinne konkurransen må vi

konkurrere, vi må altså ta utfordringen på alvor, understreker Arne Johnsen.

Ingen i biltilsynet er i tvil om at det både i dag og i fremtiden vil våre behov for kontrollarbeidet som biltilsynet gjør ute på vegen og inne i hallen. En økende bilpark, en stadig eldre bilpark, nye krav til sikkerhet og miljø og at en større del av sjøtransporten flyttes over på vegen, skulle fortelle om nødvendigheten av det kontrollarbeid som gjøres.

- Det er ingen tvil om at biltilsynet ivaretar trafikksikkerhet, slår biltilsynssjefen fast.

VEGDATABANKEN

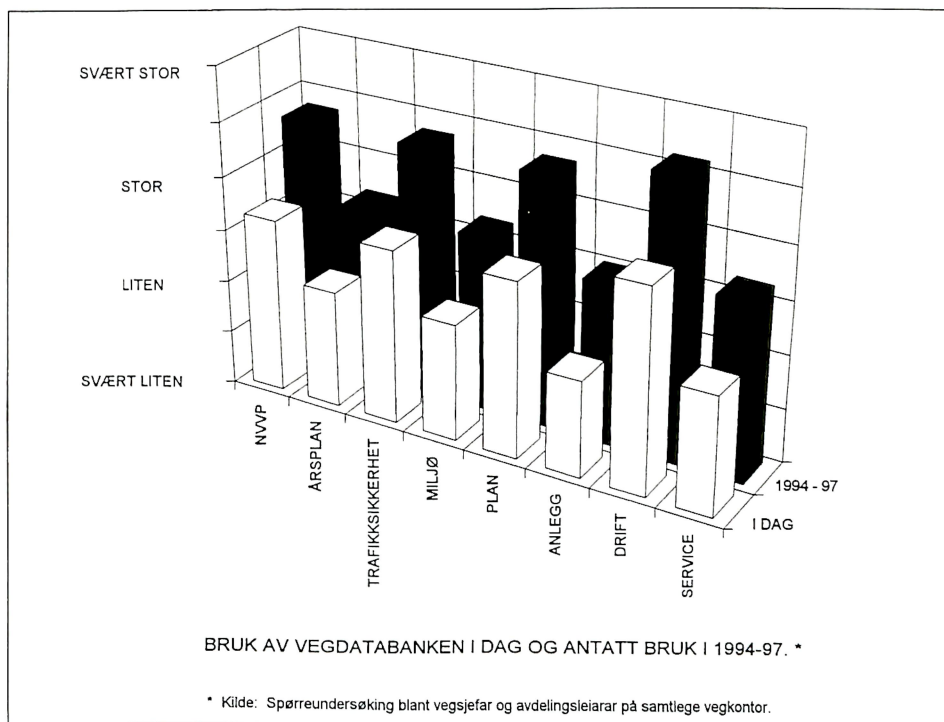
Som vedlegg til dette nummeret av Veg og Virke følgjer ei brosjyre om Vegdatabanken (VDB). Brosjyra gir ein generell presentasjon av VDB som system, og som eit supplement vil vi seie litt om VDB slik han er organisert lokalt i Møre og Romsdal.

VDB-organisasjonen lokalt består av ein VDB-leiar, Hermund Vebenstad, og ni fagregisteransvarlege som på vegne av sine respektive avdelingar er ansvarlege for det faglege innhaldet i Vegdatabanken.

Dette er:

1. Vegnett *Harry Berg/
Hermund Vebenstad*
2. Skilt *Bjørn Andersen*
3. Årsdøgntrafikk (ÅDT) *Harry Berg*
4. Aksellast (Adm. aksl) *Nils Olav Kringstad*
5. Område *Harry Berg*
6. Sted *Harry Berg*
7. Flyfoto *Harry Berg*
8. Tellepunkt *Harry Berg*
9. Bæreevne, punkt (Nbreg-P) *Ove Strømme*
10. Dekketilstand, spor (Dt-spor) *Roald Småge*
11. Dekketilstand, skade (Dt-skade) *Roald Småge*
12. Dekketilstand, jevnhet (DT-jevn) *Roald Småge*
13. Ulykke *Trude Holter*
14. Bæreevne, strekning (Nbreg -S) *Ove Strømme*
15. Vegdataobservasjoner *Ove Strømme*
16. Oppgravingsprøver *Ove Strømme*
17. Vegdekke *Roald Småge*
18. Avkjørsel *Terje Josefsen*
19. Kurvatur *Hermund Vebenstad*
20. Koordinat *Hermund Vebenstad*
21. Felt *Harry Berg*
22. Fartsgrense *Bjørn Andersen*
23. Tverr *Svein Solbjørg*
24. Vegkryss *Hermund Vebenstad*
25. Vegbredde *Hermund Vebenstad*
26. PMS *Roald Småge*
27. Underganger/
Tunneler *Odd Arne Rød*

VDB-leiar er organisasjonsmessig plassert på planavdelinga, direkte under plansjef. VDB er imidlertid ein avdelingsuavhengig servicefunksjon med oppgave å tilby påliteleg informasjon om veg, trafikk og miljøtilhøve til bruk for styring, produksjon og forvaltning for heile vegvesenet. VDB-leiarfunksjo-



nen skal dermed fungere likt overfor alle avdelingar og ikkje oppfattast som tilhøyrande noko spesiell avdeling. VDB-leiar vil i større eller mindre grad ha dei same oppgaver overfor alle avdelingar og skal fungere uavhengig av avdelingsgrenser.

Vegdatabanken sin hovuddatabase ligg på ei ND-maskin i Vegdirektoratet som har namnet Hårek, og som kan nåast

av alle som har kontakt med terminal- eller pc-nettverket til Vegvesenet, på samme måten som maskinene på vegkontoret (F-15, F-152, osv).

Hermund Vebenstad

VI GRATULERER!



50 år:

Per Fiva, Åndalsnes	18. april
Knut Kolstad, Molde	20. april
Anne M. Garberg, Kristiansund	10. mai
Egil Småge, Molde	13. mai

60 år:

Karl Overå, Sykkylven	10. april
Sverre Lindset, Vikebuk	11. april
Olaus Winther, Eidsvåg	25. april
Jens Monsholm, Volda	6. mai
Øivind Håhjem, Skodje	11. mai



"Filmstjerna"
Oddvin Haukeberg
på jobb.

Oddvin Haukeberg, en av mange vegveteraner:

- KJENNER HVER VEGBIT OG NESTEN HVERT ANSIKT

Oddvin Haukeberg synes ikke selv å være i tvil når han sier at; - Jeg tror det skal godt gjøres å finne andre i Statens vegvesen som er like godt kjent på vegnettet i Møre og Romsdal som jeg er. Det er snart ikke den vegstrekninga jeg ikke har kjørt. Jeg skulle tro at jeg kjenner ansiktet på de fleste 600 tilsatte i Statens vegvesen Møre og Romsdal.

Foran oss i stua hjemme på Skodje, sitter en av de mange veteranene innenfor Statens vegvesen Møre og Romsdal sine rekker. Siden Oddvin, som 14-15 åring tidlig i 1950-årene arbeidet sine første timer for Vegvesenet, har statsetaten i sammenhengende 43 år vært hans arbeidsgiver.

Skodje vegstasjon som base.

Det var bestefar Johannes Haukeberg som var først ute. Jeg er ikke helt sikker på når han hadde sin første arbeidsdag på veggen, men at det var lenge før 1920 er jeg ikke i tvil om. Han døde forresten i 1923, bare 44 år gammel. Faren min, Oskar, tok opp arven og begynte i Vegvesenet samme år som hans far døde. Jeg vet han jobbet på mange anlegg forskjellige steder i Romsdal før han ble tilsatt som vegvokter i 1946. Den gang var lensmannen tilsetningsmyndighet, og det var lensmannen i Veøy som etter ordre fra vegkontoret utstedte fars ansettelsesdokument.

57 år gamle Oddvin Haukeberg, i dag hovedtillitsmann for de fagorganiserte i Norsk Arbeidsmandsforbund i Statens vegvesen Møre og Romsdal, er tredje generasjon vegarbeider. Og yrket går i arv! Sønnen Kjell Haukeberg er 4. mann i far/sønn-rekken som har veggen som sin arbeidsplass. Oppsynsmannen i T-4 har

ment. Vegvokterroden strekte seg fra vegskillet ved Hjelvik til Voll grense i gamle Voll kommune. Månedslønna var 208 kroner, og han var ansatt i syv av årets 12 måneder. I 1971 gikk han av som pensjonist, forteller vegveteranen.

Med bestefar og far som vegens menn, var det bare naturlig at Oddvin fulgte i samme fotspor. Alt som liten gutt var han med når den høyreiste og vel ansette vegvokteren var ute på jobb. Konkurransen om den best vedlikeholdte strekninga vegvokterne mellom var like stor da, som konkurransen mellom de forskjellige vedlikeholdsdistriktene er i dag. Oddvin Haukeberg minnes ennå med glede og stor munterhet de mange søndagsturen guttungen hadde bak på bagasjebrettet på vegvoktersykkelen. Turen gikk gjerne til vegvokternaboen litt lenger sør, til Vikebukta, eller i motsatt retning til vegvokteren på andre sida av kommunegrensa. Formålet med sykkelturene var det samme hver gang; hvem hadde den best vedlikeholdte vegen.

Også Oskar Haukeberg var en ivrig fagforeningsmann. Når tida var kommet for kontingentinnkreving, satt Oddvin igjen bak på bagasjebrettet. Og det var ikke uvanlig at søndagsturen gikk fra Vågstranda til Tresfjorden og hjem igjen.

- Jo da, det var ei rik tid, ingen tvil om det, slår Oddvin fast. Det er vanskelig å si sikkert hvorfor jeg be-

gynte som vegarbeider. En porsjon tradisjon, tilfeldigheter og ikke minst inspirasjon fra bestefar og far vil jeg tro er forklaringen. Men, det at han var en god læremester og at jeg selv også hadde lyst, er andre deler av forklaringen til at Vegvesenet nok vil være min arbeidsgiver i resten av min yrkesaktive periode, legger han ettertenksomt til.

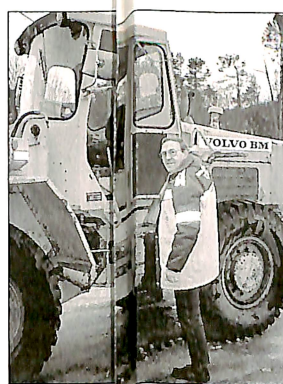
Sine første arbeidstimer i Vegvesenet, både for og uten betaling, utførte Oddvin mange år før han ble tilsatt. De første registrerte arbeidstimene ble gjort i 1951. Det ble 70 timer, det året. Men det skulle gå mange år før ansettelsespapirene var i orden. I åtte år, fram til 1959, var veteranen deltidsansatt vegarbeider.

- Et av mine første, men spennende oppdrag som "ungkalv", var å rydde vegen etter et snøras ved Sauset i Romsdal. Jeg var ikke konfirmert ennå, og så alt for stor av vekst var jeg nå heller ikke. Det var vel derfor jeg ble plassert i toppen av ei bjørk, et stykke unna rasstedet for å rope ut om nye ras skulle komme. Oppryddingsarbeidet foregikk manuelt, med spade, hakke og andre handredskaper.

- Utviklingen gikk videre, og jeg med. I en periode var jeg også bulldoserfører med kr 3,25 i timelønn. Det var god betaling. Så vidt jeg vet, skal jeg ha vært den første sjåfør på hjullaster og første sjåfør på vegmerkemaskin i Statens vegvesen Møre og Romsdal. Det er litt moro å vite at



Mens de voksne ryddet vegen etter snøraset ved Sauset i Romsdal, ble unge Oddvin Haukeberg plassert i tretoppen som utkikkspost.



Idealisme, godt kameratskap, påvirkning og interesse for jobben er nok forklaringen på at jeg trolig blir i etaten til pensjonisttilværelsen innhenter meg.

jeg også en av de første "filmspillere" ansatt i Statens vegvesen her i fylket. Jeg var en av de mange kjøtere da filmen "Mc mot snø" ble laget. - Hjullasteren, forteller Oddvin videre, var en Michigan utrustet med et varmekjøleapparat. Det ble mange varme timer i førerhytta. Jeg synes ennå å kunne føle den intense, bitende kjøl fra vinterdagen jeg skulle flytte hjullasteren fra Vallidal til Sunnalsøra. Det var mange ganger jeg måtte ut for å springe i regn og varme før turen kunne gå videre, husker jeg ikke. Men, mange løpeturer ble det - fort jeg ikke. Det ble montert et varmekjøleapparat i førerhuset, like til av merket Bosch, var gleden stor skal jeg fortelle deg. I 1959 ble Oddvin Haukeberg fast tilsatt som anleggsarbeider, men før ansettelsen hadde han også rukket å være innom vedlikeholdet som vikar ved grustaket i Skorgedalen. Det ble mye flakking til de forskjellige anleggene omkring i fylket. Men fortsatt ble han brukt både som bulldoserfører, som sjåfør på hjullasteren og lastebilsjåfør. I denne perioden jobbet han mellom annet på Tøsseanlegget på gamle Europaveg 69, fylkesveganlegg på Ellingsøya, i Valldal, på flere anlegg på Sunndalsøra og i Romsdal.

- Som gammel vegmann har vel også du flere historier å fortelle?

- Noen episoder har det da blitt. Arbeidsdagen var lang. 45 timer arbeidsuke

var det den gang. Av og til kunne det nok bli så som så med matstellet på brakka. Så når vi fikk tilbud om godt stell, var vi ikke sene om å akseptere det. Litt sær i matveien var jeg den gang, og det var ikke alt jeg synes var like godt. En gang ble vi innlosjert på et gardsbruk i Osen på Kleive. Jeg husker dette spesielt fordi vi en dag ble servert kjøttsuppe med fleskebiten i. Flesk var noe jeg ikke var særlig glad i. Gode råd var dyre, og det var bare å gjøre gode miner til slett spill. Fleskebitene tømte jeg ned i støvelen, men uten at matmor oppdaget det, tror jeg. Da jeg kom utafør huset etter middagen, var det å gjemme seg bort for å tømme støvelen.

- Jeg følte meg som Askeladden da han kappat med trollet.

- Kampen om oppdragene var like store for 30 år siden som i dag. Jeg husker et større oljegrusoppdrag ved Stuguflåten i Romsdalen, og videre opp til Lesja og Dombås. Min oppgave var å mate knuseren. Lastebilene kappkjørte fram og tilbake, og spesielt var det en sjåfør som hadde det travelt og stresset følt. Det gjaldt å være først for å få flest mulig lass i løpet av dagen. En gang kom denne

sjåføren tilbake med fullt lass. I travelheten hadde han glemt å tømme lastebilen. Så galt var det at lastebilene kappkjørte side ved side opp til Bjorli. Til slutt måtte oppsynsmann Karl Vulvik nummerere bilene og legge opp ei kørdning for å hindre uhell.

Etter en kortere sykdomsperiode, tidlig på 60-tallet, tok Oddvin Haukeberg med familien og flyttet til Skodje. Her ble familien innlosjert på toppen av vegstasjonen i Dragsundet. Noen år senere ble det permisjon og skolegang ved bilmekanikerlinja ved Herøy Yrkeskole. I 1971 fortsatte han utdanninga og tok fagbrev som bilmekaniker. Fram til 1981 var han tilsatt som mekaniker, lagermann og sjåfør ved Skodje vegstasjon. Samme år, etter å ha vært tillitsmann ved stasjonen siden 1964, ble han valgt som hovedtillitsmann i forbundets avdeling innenfor Statens vegvesen i fylket.

- Det er så rart med det, en går gjerne i sin fars fotspor. Min far var også en ivrig foreningsmann. Det som har drevet meg,



Far og sønn, 3. og 4. generasjon vegarbeidere.

Var det riktig, undrer Oddvin Haukeberg i det vi forlater eneboligen på Skodje.

Far og sønn, 3. og 4. generasjon vegarbeidere.

Skorge - Lianeset påriksveg 1:

FØRST UTE MED GAMALT DEKKE

- Vi reknar ikkje med å møte store tekniske problem. Dei vanskane vi ser framfor oss, vil i korte periodar kunne vere å avvikle trafikken på ein tilfredsstillande måte. Vi er eit ordinært veganlegg, men likevel representerer vi noko nytt. Vi er det første veganlegget i Møre og Romsdal som har ein godkjent kvalitetssikringsplan. Det er og første gong vi bruker opp att gammalt vegdekke på ny veg, fortel oppsynsmann Arnold Hustad.

Arbeidet på den knapt 2 km lange parsellen, Skorge - Lianeset like etter at du køyrer ut frå Ørsta i retning Festøy, starta opp tidleg i januar. Anleggs-kostnadene er rekna til om lag 18 millionar kroner, og arbeidet skal vere avslutta og nyvegen køyreklar seinsommaren neste år. Den ordinære bevilgninga i 1993 er på rundt rekna 15 millionar kroner. Midlane til gang- og sykkelveg og andre miljøltiltak vert henta frå ein særskilt miljøpost.

Denne strekninga på riksveg 1, er ein av dei meir trafikkbela- lasta i fylket. Årsdøgntrafikken ligg på rundt 3000. Ein stor del av trafikken er tungtrafikken til og frå fylket vårt. Anleggsleiinga vil i den grad det let seg gjere halde veggen open og unngå vegstenging. Ei vegstenging vil i så fall vere inn- anfor akseptable rammer.

Arnold Hustad fortel at den nye traseen stort sett vil følge eksisterande riksveg og at parsellen vil få stamvegstand- dard. Det blir bygd 1810 me- ter gang- og sykkelveg på strekninga, og deler av den gamle riksvegen blir nytta til dette føremålet.

- Det første avsnittet er på 670 meter. Her skal veggen og gang- og sykkelvegen vere ferdig til ferien. Vi reknar med at avsnitt to, om lag 600 me- ter, skal vere klar til hausten. Vi reknar også med dekke bå- de på riksvegen og gang- og sykkelvegen på avsnitt to.

Seinhaustes vil gang- og syk- kelvegen på avsnitt tre få de- ke, noko riksvegen ikkje får. Dekket på riksvegstrekinga vil kome rundt juli/august nes- te år.

Eg vil leggje til at vi nok må ta atterhald om korleis vinteren blir. Du veit, driftsstans kan føre til at tidplanen vert endra. To boliger er innløynt og 18 grunneigarar er bedt om å av- stå grunn til veggen. Forhand- lingane om grunnavståing har gått greit.

- Dei miljømessige sidene ved anlegget har vi og prøvd å ta vare på. Anlegg, i liknande si- tuasjonar som vi har her, har gammalt vegdekke vorte brukt i fylling eller har vorte deponert. Vi skal frese det gamle dekke og massane skal gå inn i over- bygging som nedre berelag. Økonomisk ser det ut som om dette vert rimelegare enn å kjøpe inn og leggje dekke av nye materiale. Totalt vil det gå med om lag 1800 tonn. Vi reknar ikkje med å få alt frå gammalt vegdekke på dette an- legget, men må dekke opp dette med fresa masse frå der det har vore fresa for dekke- fornying. I ein forstøtningsmur over ei strekning på 280 me- ter vil vi bruke grov, røff natur- stein frå området rundt her.

Deler av anleggsarbeidet vert i eigen regi, men sprenging, forsterkningslag og oppdek- king av masseunderskot i lina er bortsett på entreprisa. I øy- eblikket er vår eigen mann-



Torsten Skrede, er ein av våre mange trufaste vegmenn, arbeid på Skorge - Lianesparsellen.

skapstyrke på fem, men eg reknar med at Vegvesent sin permanente styrke ikkje vil bli større enn 2-3 mann. I tillegg kjem eg og oppsynsmann Dagfinn Rotevatn, fortel Arnold Hustad.

Parsellen Skorge-Lianeset skil seg ikke ut frå de mange andre større og mindre anlegga Statens vegvesen Møre og Romsdal driv rundt om i fylket. Du fortel innleiingsvis at anlegget presenterer den første kvalitetssikringsplanen i Vegvesenregi i fylket.

- Kan ein på ein måte hevde at Skorge-Lianeset likevel står for noko nytt, Arnold Hustad?

- Vi er det første anlegget i regi av Statens vegvesen Møre og Romsdal, så vidt eg

kjenner til, som har fulgt opp pålegget om å lage ein kvali- tetssikringsplan. På den må- ten kan du vel seie at vi står for noko nytt.

Kvalitetssikringsplan er eit overordna leiarverkty der og- så organisasjonen blir definert som ein kvalitet. Planen er eit reiskap som skal syne korleis vi skal nå måla og kven som har ansvar for at vi når dei same måla. I planen blir opp- gåver og ansvarsforhold til den einskilde, som er knytta til an- legget, definert. Oppgåvene har vi to oppsynsmennene delt mellom oss. Dagfinn Ro- tevatn har hovudoppgåver som stikning, drift og reine kontrolloppgåver, medan eg har oppsyn med det ein kan kalle generell drift og grunnei- garkontakt. I praksis er dette nok nytt, og ikkje minst er vi på denne måten godt føre- budd på å møte uventa opp- gåver og eventuelle hindrin- gar undervegs.



Neste sommer skal den knapt 2 km lange parsellen på riks- veg 1, like utafor Ørsta, vere køyreklar.



PEN SJON

Aldersgrenser

Den generelle aldersgrensa for pensjon frå Statens Pensjonskasse er 70 år, men for mange stillingar er det fastsett lågare aldersgrense. For stillingar i vegarbeidsdrifta er aldersgrensa 65 år, men tilsette som tok til i Vegvesenet før 1.1.1974

Alle tilsette i staten med arbeidstid på 14 timar eller meir i veka er medlemmar i Statens Pensjonskasse. For å få rett til pensjon må ein ha ei tenestetid på minst 36 månader, og for å få full pensjon må ein ha 30 år tenestetid.

Pensjonsgrunnlag

Pensjonsgrunnlaget er den faste lønna (A + B-regulativ) ein har på det tidspunktet ein går av med pensjon. Full pensjon frå Statens Pensjonskasse er 66 % av pensjonsgrunnlaget. Dersom tenestetida er mindre enn 30 år, blir pensjonen avkorta tilsvarende.

kan utan å søkje om det fortsette til dei er 68 år. Ingeniørgruppa, oppsynsmenn/vegmeistrar, stasjonssjefar og inspektørar har aldersgrense 68 år.

Dersom summen av alder og tenestetid er minst 85 år, kan ein gå av inntil 3 år før aldersgrensa. Ein arbeidstakar i vegarbeidsdrifta med aldersgrense 65 år kan såleis gå av når han fyller 62 år dersom han har ei tenestetid på minst 23 år.

Avtalefesta pensjon (AFP)

Denne avtalen går ut på at arbeidstakarar i staten kan slutte og få pensjon ved fyl-

te 65 år. For å nytte denne ordninga må ein ha minst 10 år medlemskap i offentlege pensjonsordningar etter fylte 50 år.

Arbeidstakarar som ikkje er medlemmar av Statens Pensjonskasse får dei same ytingane som dei ville fått etter avtalen mellom LO og NHO.

Samordning av pensjonsytingar

Ved fylte 67 år kan alle, uavhengig av stillinga si aldersgrense, få pensjon. Pensjonen blir da samordna med folketrygda. Den samla pensjonen blir da i dei fleste høve noko større enn kva pensjonen frå Statens Pensjonskasse utgjorde.

Invalidepensjon/ Uførepensjon

Arbeidstakarar som må slutte p.g.a. sjukdom kan søkje om invalidepensjon frå Statens Pensjonskasse. Ved invalidepensjon blir tenestetida rekna fram til stillinga si aldersgrense. Ved søknad

om invalidepensjon frå Statens Pensjonskasse må ein søkje om attføringstrygd/uførepensjon frå folketrygda.

Utbetaling av pensjon

Pensjon kan tidlegast bli utbetalt frå den 1. i månaden etter at aldersgrensa er passert. Alle pensjonsytingar blir utbetalt gjennom trygdekontora.

Søknad/orientering om pensjon

Dersom du har bestemt deg for å gå av med pensjon, bør du melde frå om dette i god tid. Behandlinga i Statens Pensjonskasse kan gjerne ta inntil 4-5 månader, og du må i alle fall melde frå minst 3 månader før du skal slutte. Ønskjer du nærare orientering om pensjon, eller tenkjer du å søkje om pensjon, kan du ta kontakt med personalseksjonen på vegkontoret.

Odd Rød

Bileiere med dieselmotor:

HAR KILOMETERTELLEREN STOPPET?

Om telleren for kilometeravgift har stoppet, er det fra 25. januar 1993 innført en overgangsordning fram til avgiften blir innkrevd via dieselpriisen.

Det er mellom anna 2 muligheter for den som har fått stopp på telleapparat.

1. Skifte til ny km-teller (som før) og få denne godkjent ved biltilsynet.
2. Ikke reparere/skifte km-teller, men betale beregnet avgift i forhold til tidligere utkjørt distanse. Om dette alternativet velges, må du kontakte

biltilsynet som noterer km-stand og melder denne til toll- og avgiftsdirektoratet. Samtidig blir det gitt melding om at kjøretøyet går over til å betale avgift etter beregnet distanse. Dersom nødvendige opplysninger om tidligere kjørt distanse ikke foreligger, vil det måtte betales fast døgnavgift.

Dette gjelder alle typer kjøretøy som har montert km-teller, men det er selvsagt forskjellig døgnavgift - alt etter tillatt totalvekt på kjøretøyet. For nær-



Frank Bordal, Biltilsynet Molde kontrollerer her km-teller.

mere informasjon - kontakt biltilsynet.

Kjell Ramstad

BRUK AV SALT I VINTERVEDLIKEHALDET

Både Vegdirektoratet og trafikantane stiller stadig større krav til friksjon på vinterføre. For å fylle desse krava må vedlikeholdet auke strøinnsatsen på iset/glatt vegbane.

Mange hevdar at strøing med sand er eit godt alternativ til bruk av salt. All erfaring viser at dette ikkje er tilfelle. Vind og trafikk fjernar etter kort tid størsteparten av sanden slik at effekten er borte. Dette gjeld særleg vegar med relativt høg trafikk. Mange er vel dessutan ikkje klår over at strøsand som vert nytta også inneheld salt (for å bite/feste seg til vegbana og ikkje fryse i sandlageret).

I mange høve vert det brukt like mykje salt i den saltblanda sanden som det ville ha vorte brukt ved å bruke berre salt.

I vårt fylke har vi denne vintersesongen 5 faste saltroter. Dette inneber at om lag 200 km av vegnettet skal haldast bar ved bruk av salt. I dei tre byområda har vi teke i bruk saltløysingsutstyr. Forbruket av salt vert då redusert med bortimot 50%. Salting i overgangsperiodane haust og vår (preventiv salting) har stor effekt med tanke på trafikktryggleik. Vi legg derfor opp til at om lag 2/3 skal saltast preventivt mot ising i overgangsperiodane.

Mange hevdar at friksjonsegenskapane på deka vert redusert (danning av beleg) ved køyring på veg som er salta. Undersøkingar som er gjort i Tromsø viser at det ikkje er skilnad på friksjonsegenskapane til dekk som er køyrt på salta vegbane og veg med snø-/isdekke.

Ei undersøking frå Hedmark viser klår nedgang i trafikkulykkene etter at sal-

ting vart gjennomført. For å få betre kjennskap til samanhengen mellom salting og trafikktryggleik tek 3 vedlikeholdsområde i fylket (T-1, T-2 og T-7) del i ei større landsomfattande undersøking som skal dokumentere samanhengen mellom salting og trafikktryggleik. Det er venta at eit førebels resultat vil ligge føre til hausten.

For å kunne avvikle trafikken inn til byane må Vegvesenet bruke salt. Dersom krava til friksjon og tryggleik skal fyllast, må vi også bruke salt på den delen av vegnettet som har størst trafikk. Vegsjefen har fastlagt omfanget av saltbruken. Der-



som nokon i etaten har merknader/kritikk av denne, skal dette takast opp med leiinga på driftsavdelinga.

Ikkje med dei som utfører arbeidet.

Ivar Hol

Salt øker sikkerheten

Veggrepet, kontakten mellom hjulene og vegen, brukes til øking av farten, bremsing og til styring av hjulene. Veggrepet er som kjent best på tørr, bar veg, noe mindre på våt veg, og dårligst på snø- og isdekket veg.

Jo dårligere veggrepet er, desto større blir bremselengden. Dessuten øker sjansen for å miste kontrollen over kjøretøyet.

Selv om dette er elementære kunnskaper for førere av kjøretøy, viser all erfaring at farten på glatt føre ikkje blir redusert tilsvarende reduksjonen i veggrepet. Dette fører til at ulykkesrisikoen på snø- eller isdekket veg er 2-4 ganger høyere enn på bar veg.

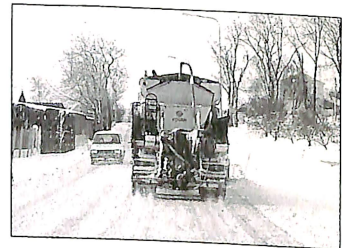
Bedre trafiksikkerhet prioriteres som et politisk mål. Vi ønsker alle reduksjon i trafikkulykkene. Hva

kan man så gjøre for å redusere ulykkene på snø- og isdekket veg? Svaret kan synes enkelt, ved å fjerne isen og snøen. Men selv om svaret er enkelt, er likevel ikke løsningen enkelt fordi det skal så enorme ressurser til for å gjøre norsk vinterføre om til sommerføre.

Det man likevel kan gjøre, er å iverksette tiltak der hvor sjansene for ulykker erfaringsmessig er størst, dvs. hvor det er kompliserte vegforhold og/eller hvor det er mye trafikk.

Det viktigste vintervedlikeholdet er selvsagt brøyting og høvling. I tillegg strøses det med sand og salt på spesielle glatte steder, ved spesielle temperaturforhold og på enkelte vegstrekninger med stor trafikk.

Det er vel ingen som er imot at det strøses med sand, men mange er imot saltingen bl.a. på grunn av forurensning og rustdannelse på kjøretøyene.



Ingen kan imidlertid være uenig i at saltede veger blir raskere fri for snø og is enn usaltede veger. På bakgrunn av det som er nevnt tidligere, må dette føre til både større trafiksikkerhet og bedre framkommelighet. Det må likevel innrømmes at det pr. i dag ikke foreligger forskningsresultat som entydig viser at saltingen virkelig har ulykkesreducerende effekt. Det bør derfor være en viktig oppgave for Vegdirektoratet å gjennomføre en analyse av hvordan ulykkene fordeler seg på saltede og usaltede veger.

Arne Johnsen

BRUK PERSONLIG VERNEUTSTYR

Det er eit mål i Arbeidsmiljølova å skape eit trygt og godt arbeidsmiljø. Å fremje helse, miljø og sikkerheit er derfor også ein viktig del av Vegvesenet sitt totale kvalitetssikringsarbeid. Lover og forskrifter fastset i stor grad korleis dette skal gjerast.

Arbeidsgjevaren og dermed leiinga har eit særleg ansvar for å sørge for eit godt og trygt arbeidsmiljø. Arbeidsgjevaren skal syte for å kartlegge farlege tilhøve, sørge for opplæring og instruksjon av arbeidstakarane og kontrollere og dokumentere at regelverket blir følgd.

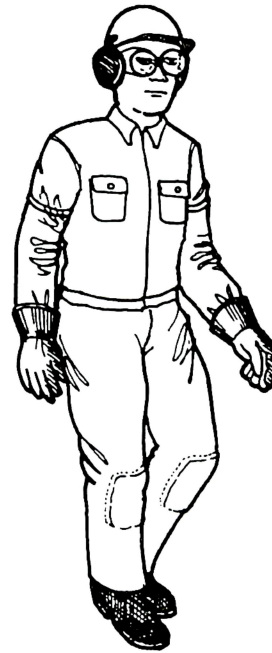
Å hindre skader er ei prioritert oppgave for Vegvesenet. Ein viktig føresetnad er sjølvstilt arbeidssikkerhet. Personleg verneutstyr er tilgjengeleg. Ingen skal kunne hevde at dei ikkje brukar personleg verneutstyr i Vegvesenet fordi slikt verneutstyr manglar. Reglane for bruk av til dømes verneklær, hjelm, vernesko, vernebriller og hørselvern er også klare nok. Men skal vi makte å redusere arbeidsulykkene, er det klart at arbeidstakarane sjølve må vise omtanke og

ansvarskjensle - til beste for både seg sjølve og samfunnet.

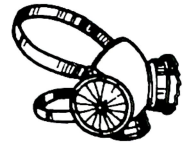
Vi opplever nok diverse for ofte at personleg verneutstyr ikkje blir nytta etter regelverket. Dette trass i at de fleste veit med seg sjølv at dette er galt. Det er nok heller slik at vi finn på unnskyldningar både overfor oss sjølve og andre for ikkje å bruke verneutstyret - som til dømes at arbeidet blir vanskeleggjort, at det er ubehageleg å ha verneklær og verneutstyr på seg eller kanskje at det berre er ein liten arbeidsoperasjon som skal gjerast og då kan det vel ikkje vere så farleg?

Dette er likevel ikkje argument som kan godtakast. Når ulykka først er skjedd er det for seint å angre!

Men leiinga har ikkje



Hodevern
Øyvern
Hørselvern



Andedrettsvern

Håndbeskyttelse

Knebeskyttelse

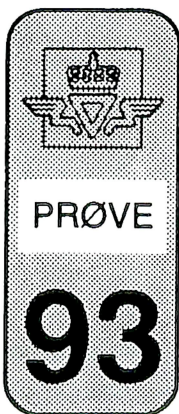
Vernefottøy

berre plikt til å leggje til rette for eit trygt og godt arbeidsmiljø. Like sjølvstilt er at leiinga sjølv brukar nødvendig personleg verneutstyr når dei er ute på arbeidsplassen. Det tar seg svært dårleg ut når dei som skal påsjå at utstyret blir brukt - og dessutan helst skal vere eit førebilete - sjølve ikkje prak-

tiserar dei same reglane. Så la det heretter bli sport i å rette seg etter regelverket om bruk av verneutstyr. Det å bruke nødvendig personleg verneutstyr må bli like sjølvstilt som å bruke bilbelte under bilkjøring.

Paul Bølset

Oblater skal gjøre det enklere å føre kontroll med kjøretøyene



Det er på det rene at mange av de kjøretøyene vi ser i trafikken, ikke tilfredsstillende gjeldende forskriftsverk. Mange møter f.eks. ikke til kontroll etter at biltilsynet har sendt ut innkalling. Biler som skifter eier er ikke omregistrert. Eiere av dieseldrevne kjøretøy leser ikke av kilometertellerne. Årsavgift er ikke betalt, - ei heller trafikksikring.

Dette fører bl.a. til at staten taper millioner av kroner. I tillegg er en rekke kjøretøy trafikkfarlig.

Når kjøretøy ikke overholder ovennevnte krav, går det ut begjæring om avskilting. Det har imidlertid vist seg både å være vanskelig og svært ressurskre-

vende å følge opp disse begjæringene.

Både biltilsynet og Vegdirektoratet har lenge hatt ønske om et enklere og mer oversiktlig system for å føre tilsyn med kjøretøyparken. Dette er det nå gitt klarsignal om. I løpet av året vil man innføre en ordning med at det sendes ut oblater til alle biler som det ikke foreligger avskiltingsbegjæring på. Oblatene skal festes til kjennemerkene. Dermed vil kjøretøy som ikke har oblater enkelt kunne skilles ut i forbindelse med kontroller.

På nåværende tidspunkt er det noe usikkert om ordningen i år også skal gjelde for manglen-

de trafikksikring. Dette har sammenheng med at det pr. i dag er endel uønskede feil i systemet.

Ordningen vil ikke gjelde for kjøretøy med anleggskjennemerker som brukes utenfor offentlig veg, diplomatbiler, forsvarsbiler, biler med prøvekjennemerker, tilhengere og traktorer.

Så er det bare å oppfordre alle til å sørge for at de forpliktelses vi er pålagt som bileiere blir overholdt. Gjør vi ikke det, må vi regne med å måtte betale gebyr dersom bilen blir tvangsmessig avskiltet.

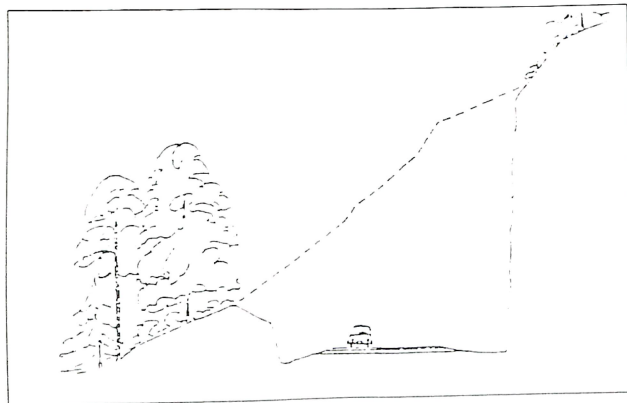
Arne Johnsen

Aursundprosjektet:

Miljøhensyn i planlegging og bygging

Aursundprosjektet skal når det står ferdig i 1995, avløse ferjesambandet Aure-Ånes på riksveg 680 og knytte Ertvågøya, Rottøya og Ruøya sammen med Aure fastland. Landskapet er preget av fjordarmer med flere større og mindre sund mellom de skogkledde øyene og fastlandet. Ved enkelte nes og dalsenkninger er skogsområdene brutt opp av åpne jorder. Veglinja må føres gjennom svært naturskjønne omgivelser og vil pga. topografien i området måtte gjøre godt synlige inngrep i terrenget. Landskapsformene har ført til at det er planlagt to tunneler på Ruøya. Ellers har prosjektgruppen ved vegkontoret som har utarbeidet detaljplanen, sett det svært viktig å tilpasse vegen og ikke minst bruene til landskap og naturmiljø på sjø og land best mulig. Noen tiltak er nevnt i følgende punkt:

1 FYLLING ELLER BRU I SMALSUNDET



2 AURSUND-BRUA - STORE FYLLINGER VED LANDKARENE

Tidligere faser i planleggingen har forutsatt svært høye fyllinger ved landkarene i tillegg til at de har strukket seg langt

ut i sjøen. Av estetiske og miljømessige årsaker er det nå valgt å forlenge brua som således medfører en merkbar reduksjon av fyllingsomfanget. Strandsonen blir nok fremdeles berørt, men i mye mindre omfang enn ved tidligere planer. Det skal ikke underslås at dette medfører økte anleggskostnader.

3 BRUK AV ARKITEKT VED DETALJERINGEN AV BRUENE

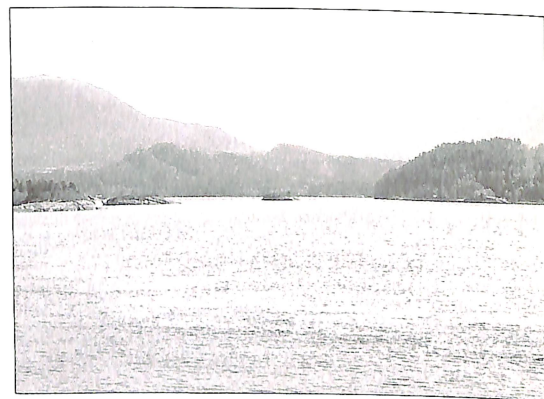
Ved detaljprosjekteringen av bruene

a. Bru i 120 meters lengde og fylling med total høyde på 20 meter (11 meter over middelvann) over resten av sundet. Fyllingsbehovet var beregnet til om lag 70000 m³ og måtte i det alt vesentlige tas fra sidetak (Julgeithaugen).

b. Bru i 200 meters lengde over hele sundet med landkarene på begge sider trukket inn på land.

Sammenligning av kostnader for de to alternativene viste liten forskjell og valget falt på det mest miljøvennlige alternativet - bru over hele sundet.

Alternativet medfører tilnærmet uendrede strømningsforhold og legger ikke beslag på områder for livet på sjøbunnen eller i strandsonen. Løsningen utelukker høg skjemmende fylling samtidig som stort ekstra uttak av fjellmasser faller bort.



tekt for å søke råd for å dempe noe av virkningene av de store skjæringene og høye fyllingene. Flere av landskapsarkitektens anbefalinger er tatt til følge ved utarbeiding av detaljplanen. Enkelte forslag ville ha medført lengre tunneler og enda lengre bru over Aursundet og dermed også vesentlige merkostnader. Om vi likevel i ettertid kommer til å synes at landskapet er ille medført av vegprosjektet, får det være en aldri så liten trøst at vi i hvertfall har prøvd å avdempe inngrepene. I

er det engasjert arkitekt for å vurdere utforming av godt synlige komponenter. Selve hovedproporsjonene fremkommer som et resultat av topografi, geologi, krav til seilløp og tekniske konstruksjonsregler. Det er likevel meningen å ta hensyn til arkitektens råd i den grad de er forenlige med grunnleggende forutsetninger og ikke medfører store merkostnader. Det hersker vel allminnelig enighet om at engasjement av arkitekt bør kunne heve det estetiske inntrykket av bruene. Dette vil videre bidra til økt trivsel og bedre miljø både for trafikanter og fastboende.

4 BRUK AV LANDSKAPSARKITEKT VED UTFORMING AV NØDVENDIGE TERRENGINNGREP

På Rottøya og Ruøya er store terrenginngrep ikke til å unngå på grunn av de tversgående terrengformasjonene i forhold til veglinja. Det ble derfor engasjert landskapsarki-



anleggstiden kan vi i tillegg også søke råd hos egen ansatt landskapsarkitekt. Dersom forventningene slår til, skal det også her kunne gå an å lykkes med gode terrengtilpasninger og parkmessig finish, dermed vil vi også innkassere nok et "miljøstikk".

5 LANG TUNNEL PÅ RUØYA

Under planleggingen ble vi

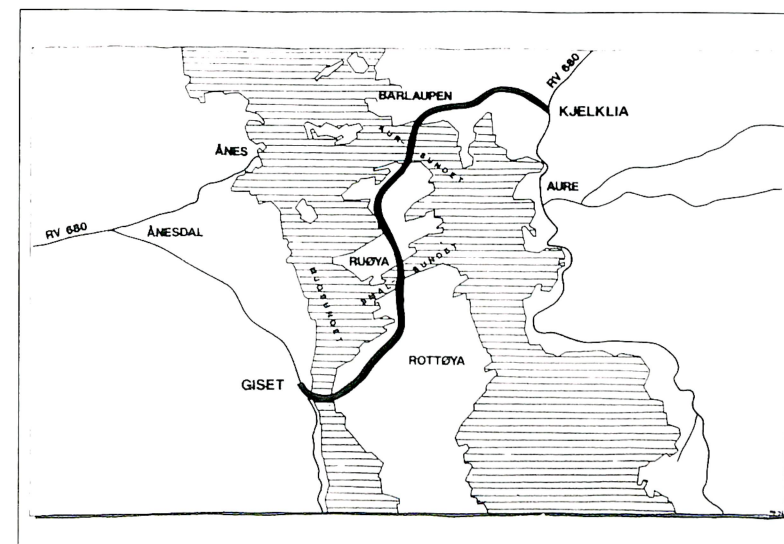
enig om å erstatte den landskapsmessig styggeste gjennomskjæringen med tunnel i 300 meters lengde. På begge sider av skjæringen måtte vegen dessuten passere lengre parti med meget dårlige grunnforhold. Dette bidro til å skåne terrenget for svært store og drastiske inngrep. Et minus ved tunneløsningen blir nok så merkbare terrengsår ved forskjæringene. Likevel tar

tunnelalternativet mest hensyn til naturmiljøet alle forhold tatt i betraktning.

KONKLUSJON

Prosjektgruppen har under planleggingen gjort et forsøk på å ta hensyn til landskap og naturmiljøet blant annet gjennom nevnte tiltak. Under anleggets gjennomføring vil vi fremdeles ha muligheter å pynte på detaljer som kan gi positiv virkning estetisk og miljømessig. Om vi lykkes kan bare resultatet av anleggsarbeidet om 2-3 år gi svar på.

Kjell Skotheim



Møre og Romsdal til Lillehammer-OL

Statens vegvesen Møre og Romsdal stiller med egen tropp på Lillehammer under OL neste vinter. Ikke som deltakere, men som en del av vegarbeidsstyrken som skal sørge for å holde vegnettet i OL-regionen i kjørbar stand. Det er ventet at mellom 80 000 og 100 000 mennesker skal fraktes på vegnettet til og fra OL-regionen hver dag. Beregninger forteller videre at rundt 260000 mennesker vil ha behov for daglig transport inn i OL-regionen. Værgudene skal ikke legge hindringer i vegen for transporten på et belastet vegnett. I alt 2 000 km veg skal ha ekstra vedlikeholdstiltak, og 700 km ligger innenfor OL-regionen. 500 km er definert som klasse 3, bar veg. Det betyr at disse 500 km skal være brøytet ferdig innen en time. Enkelte brøyteroder blir på bare 8-9 km. I tillegg til det utstyr de to OL-fylkene, Oppland og Hedmark disponerer, er det "meldt" et behov på 70 brøytebiler, 34 saltbiler, 30 veghøvler og 40 hjullastere. I tillegg kommer ekstra pløger, strøpparater og vaskeutstyr for skiilt og kantstolper. Overingeniør Ivar Hol ved vegkontoret sier at Statens vegvesen Møre og Romsdal har sagt seg villig til å stille med både mannskap og maskiner. - Det er klart at vår "OL-tropp" blir på 10 vedlikeholdsarbeidere (fire av disse fra oppsynet), 2 eller 3 veghøvler og en del annet utstyr. Vi har lagt opp til at en ansatt i hvert av de 9 vedlikeholdsdistriktene skal få muligheten til "OL-deltakelse". Vi har strekt oss så langt vi kan, sier Hol.

VANNRETT:

- 1 Se ill.
- 14 Arbeidsrommet
- 15 Bratsj
- 16 Livpulsåre
- 19 Guttenavn
- 21 Adv.
- 22 Slott
- 26 Stryke
- 27 Bemerke
- 30 Sams
- 31 Leker
- 32 Jente
- 34 Guttenavn
- 36 Forlikte
- 38 Merke
- 40 Pronomen
- 41 Struts
- 42 Svensk forfatter
- 43 Tap
- 47 Forme
- 48 Konjunksjon
- 49 Krangler
- 50 Fullstendig
- 52 Krenkelse
- 54 Thallium (omv.)
- 55 Harme
- 57 Padle
- 58 Fart
- 59 Bekk
- 60 Plyndring
- 61 Titten ...
- 62 Verdensdel
- 65 Valgspråk
- 66 Vinduslemmer
- 67 Moro
- 68 Kikke
- 69 Rekke
- 70 Bilen
- 73 Ujevn
- 75 Rive av

77 Pikenavn

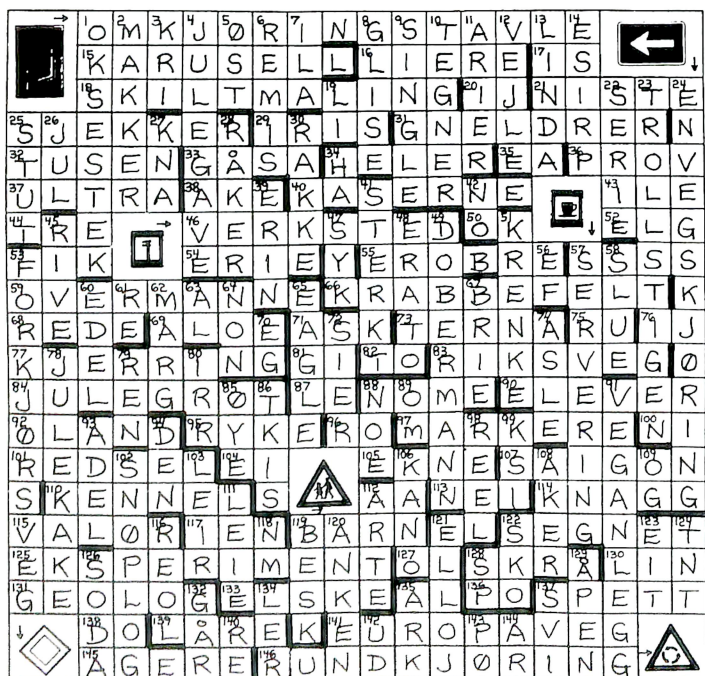
- 80 Plate
- 83 Fisk
- 84 Løsemiddel
- 85 Tap av taleevne
- 87 Angående
- 88 By
- 92 Treg
- 94 Slarker
- 96 By i Tyskland
- 97 Forføre
- 98 Vegen
- 101 Sykehuset
- 104 Musikkstykke
- 106 Ga
- 108 Sint
- 109 Taler
- 112 Krepssdyret
- 113 Krem
- 114 Papirklype
- 116 Til værds
- 117 Kna
- 118 Oppslag
- 120 Stoff
- 121 Bitter
- 124 Frukt
- 125 Freidig
- 127 Vende
- 128 På rams
- 129 Gudinne
- 130 Hulrom
- 133 Henimot
- 134 Del av Vegvesenet
- 136 Dyr
- 138 I orden
- 139 Se ill.

LODDRETT:

- 1 Erobrer
- 2 Vesen
- 3 Frossen jord
- 4 Thallium
- 5 Dyrene
- 6 Mynt
- 7 Svanger
- 8 Pronomen
- 9 Ordflom
- 10 Smelte
- 11 Skriker
- 12 Svensk øy
- 13 Grunnstoff
- 16 Lauvtre
- 17 Dekke
- 18 Virkelige
- 20 Gods
- 23 Sølv
- 24 Land i Afrika
- 25 Se ill.
- 28 Ukjent
- 29 Urolig
- 33 Haste
- 34 Forfatter
- 35 Pikenavn
- 37 Tittel
- 39 Merkelig
- 41 Gift fra dyr
- 42 Se ill.
- 44 Bygen
- 45 Utett
- 46 Blid
- 47 Aur
- 51 Jug. politiker (død)
- 53 Ambolt
- 56 Medisiner
- 58 Forbeholdt gående
- 60 Sporte
- 63 8390
- 64 Interjeksjon
- 70 Tøys
- 71 Retning

72 Oppbygningen

- 73 Skred
- 74 Like
- 75 By
- 76 Tøystoff
- 78 Sprengstoff
- 79 Mål
- 81 Forenet
- 82 Leven
- 85 Selskap
- 86 Se ill.
- 89 Behov
- 90 Natrium
- 91 Anmode
- 93 Trevl
- 95 Stav (omv.)
- 96 Guttenavn
- 97 Leve
- 99 Tall
- 100 Plog
- 102 Le
- 103 Belgisk konge
- 105 Asiat
- 107 Hell
- 109 Naboer
- 110 Bevoktning
- 111 Skipsrekke
- 113 Spansk artikkel
- 115 Litt
- 119 Forutse
- 121 Fiskeknippe
- 122 Dyr
- 123 Dyr
- 125 Skatte...
- 126 Munn
- 131 Odde
- 132 Pronomen (omv.)
- 134 Kampere
- 135 Ytre
- 137 Ujevn



LØSNING PÅ "VEGKRYSS NR. 4-92"







Vinnere ble:

1. Johs. Lervik, Edøy
2. Karen-Marie Sørseth, Kristiansund
3. Petter K. Vatne, Ørsta

Vi gratulerer vinnerne!

KRYSSORD

av konsulent Terje Haug

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

De tre første riktige løsninger premieres med 2 Flaxlodd.

Løsningen legges i konvolutt merket "Vegkryss nr. 1 - 93" og sendes til

Vegkontoret
Fylkeshuset
6400 Molde
innen 16. april 1993

Innsender:

Adresse:

Postnr./Sted:

§ RETTSAK ETTER PELEVELT

Kystverket skulle våren 1989 ha utført en del pelearbeider i forbindelse med bygging av ny fiskerihavn på Rovde. I den forbindelse ble Vegvesenet engasjert til å bistå. Arbeidet skulle foregå på den måten at pelen som skulle rammes ble holdt i loddrett stilling av en lekter tilhørende Kystverket. Vegvesenets pelelodd ble så heist opp av en mobilkran som Kystverket hadde leid inn. En av Vegvesenets folk skulle stå for betjeningen av selve peleloddet. Idet rammingen av den første pelen skulle begynne, beveget lekteren seg slik at pelen kom ut av sin loddrette stilling. Dette førte til at pelen veltet og trakk peleloddet med seg ned i sjøen. Mobilkranen veltet også. Det oppsto store skader både på pelelodd og mobilkran.

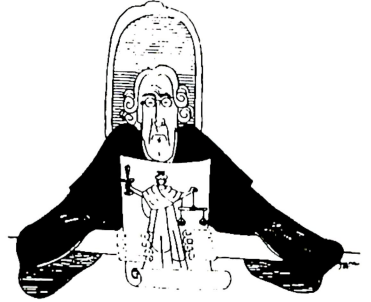
Vegvesenet mente at Kystverket måtte ta på seg ansvaret for skadene etter som det var Kystverkets lekter som hadde beveget seg og således forårsaket uhellet. Vegvesenet krevde erstatning for utgiftene til reparasjon av peleloddet med kr 106312,-.

Kystverket avviste kravet. De mente at årsaken til uhellet var at det ble benyttet for lange peler. Etter som det var Vegvesenet som både skulle levere pelene og stå for rammingen av disse, så måtte Vegvesenet være nærmest til å bære ansvaret.

Vegvesenet var uenig i dette, men da det etter gjeldende regler ikke er anledning til å forfølge krav overfor andre statsetater, ble saken lagt bort. Den skadde mobilkranen var forsikret i UNI

Storebrand. Forsikringselskapet tok våren 1992 ut stevning mot Staten v/Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet med krav om erstatning på kr 1095000,- for skadene på kranen.

I redegjørelsen for saken til Vegdirektoratet fastholdt vegkontoret at man ikke kunne akseptere ansvar for Vegvesenet og fastholdt at ansvaret møtte påhvile Kystverket. Vegdirektoratet og regjeringsadvokaten var enige i at Vegvesenet ikke hadde ansvaret for uhellet. Regjeringsadvokaten la blant annet til grunn at det var Kystverket som, i egenskap av byggherre og oppdragsgiver, måtte ansees å ha det overordnede ansvar for planlegging, organisering og gjennomføring av prosjektet. Saken ble senere he-



vet som forlikt. Forliket gikk ut på at staten betalte til UNI Storebrand kr 750000,- som fullt og endelig oppgjør. På bakgrunn av regjeringsadvokatens konklusjon med hensyn til forholdet mellom de to statsetatene, ble beløpet betalt av Fiskeridepartementet/Kystverket.

Torbjørn Hauso

Hyggelig årsavslutning på maskinavdelinga

Lillejulaften hadde maskinavdelinga sin årlige julekaffe i kantina på Årø vegsentral. Her var det dekket til 70 personer, og det viste seg snart at alle plasser vart opptatt.

Tradisjonelt bruker vi å invitere pensjonister på julekaffe, og slik var det også i år, i alt 14 stk. Ekstra stas var det i år at både vegsjef og ass. vegsjef var sammen med oss.

Under julekaffien er det også markering av de som i løpet av året har sluttet i tjenesten, fyller år eller andre jubileum.

I 1992 sluttet Oddvar

Åfløydal og Egil Bakke i Vegvesenets tjeneste og ble pensjonister. Bodil Harnes har rundet 25 år i etaten og Einar Magne Strand fyller 50 år.

Eivind Volset og Paul Bølset overrakte diplom og gaver fra Vegvesenet. Arnfinn Gautun og Tore Andersen overrakte gaver fra maskinavdelinga.

Etter at snitter og



Stemningen var god, og her ser vi sjefingenjør Andor Wicken og Asbjørn Molaup i avslappet lag.



Egil Bakke (t.v.) og tidligere sjef for maskinavdelinga Oddvar Åfløydal ble hedret etter at begge i løpet av 1992 sluttet i Vegvesenets tjeneste.

bløtkaker hadde blitt for-tært, ble det arrangert utlodning til inntekt for gavekassa. Alle er enige om at julekaffien i kantina siste arbeidsdagen før jul er både sosialt og hyggelig. Her før vi roe oss ned på en fin måte og ønske hverandre god jul.

Ottar Brudeseth



Bodil Harnes ble overrakt blomster etter å ha rundet 25 år i etaten.



TIL TOPPS MED HVALDEMAR

I konkurranse med 31 andre lag gikk Statens vegvesen Møre og Romsdal, med plansjef Ulf Myhre, førstesekretær Liv Andresen og økonomisk førstekonsulent Leif Magne Lillebakk på laget, helt til topps i høstens og julens store spørrekonkurranse i Romsdal, "Kampen om Hvaldemars ærespris".

Det var TV-Romsdal, som i forbindelse med Molde bys 250 års jubileum, som arrangerte konkurransen. Spørsmålene dreide seg selvsagt i all hovedsak om byhistoria.

De tre på laget vårt gikk for fullt inn for oppgaven med å forsvare vegfolkets ære. Det gikk med mange timer og kvelder til forberedelser og studier av oppslagsverk og historiebøker om byen og om kjente og for mange av oss andre ukjente personer som har preget byen og skrevet sitt navn inn i byhistoria.

Selv om vitebegjærligheten var stor hos programleder Otto Gussiås og spørsmålene innviklede og vanskelige, ble Bul/Molde, Træff, Molde Janitsjar og Molde Brannvesen slått ut i tur og orden før det vart klart at Molde Junior Chamber var finalemotstander.

Men før laget kom så langt, var de tre på en behørig måte blitt presentert for tv-seerne. Et for anledningen meget sangstemt kor med god tekst og fyldige stemmer, tok seerne med på en runde gjennom Vegvesenets mangeartede virksom-

het, mens vegvesjefen på dikterisk vis presenterte de tre på tv-ruta.

Stemningen var høy og nervøsiteten påtagende før laget entret studio for finaleopptak, noen dager før jul. Men godt støttet av ivrige og heiende arbeidskamerater fra vegkontoret, som for anledningen var kledd opp med supporterutstyr og hadde kampropet klart, så det ut til at noe av usikkerheten ble lagt til side. Det var iallfall et kampvillig og ikke et minst seierslagslag som var klar til kamp. Og det ble tidlig klart hvor seieren ville havne. Etter at de første spørsmålene var besvart, var ledelsen til motstanderen blitt så stor at det ikke lengre hersket noen usikkerhet om hvor seieren ville havne. Resultatet ble til slutt 24-12.

Hovedpremien på 48000 kroner ble delt med en halvpart på laget, mens den andre halv-

parten ble tilført velferds-kassa. I tillegg til 8000 kroner, premierte vegsjefen hver av de tre med en gavepremie etter fritt valg tilsvarende 1200 kroner. Ordfører Rolf Myhre i Molde kommune

Vegvise

Mel.: Kasper og Jesper og Jonathan

Vi er Statens vegvesen og vi skal lage planer, for sykkelsti og motorvei og tenker nye baner, når alle fjorder har sitt hull vi dekker veiene med gull, og derfor så treng vi hver løyving vi kan både vegsjef og småsjef og anleggsmann.

Vi er en vennlig statsetat med gult som hovedfarge, vi spiser ofte våres mat på vei, i bil, på ferge, og finner vi en feil på vei så fikser vi det i en fei, og alltid så gjør vi så godt som vi kan både vegsjef og småsjef og alle mann.

Vi er Statens vegvesen og vi skal bygge veier, og fjerne snø og telehiv og andre fæle greier, som er i veien for din bil når du skal kjøre mange mil, og alltid så gjør vi så godt som vi kan både vegsjef og småsjef og alle mann.

Vi lærer folk å kjøre bil og gir til alle lappen, vi sjekker hver en bil med smil det går på røde rappen, men finner vi en bremse svak da blir det ris på blanke bak, og stiller med biler hvor enn de nå fins både vegsjef og bilsjef og alle kvinns.

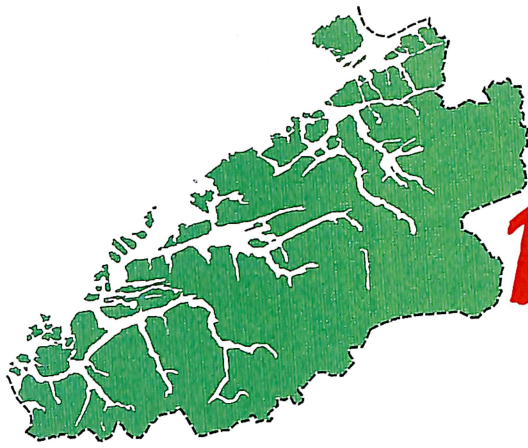
Og blir det kaldt så må vi ha litt sand og salt på veien, en plog i gult er kult å ha den glir så godt på meien, når snøen laver ned i lag da jobber vi til ditt behag, og ellers vi salter så ofte vi kan både vegsjef og saltsjef og alle mann.

Vi er Statens vegvesen og her er våres mannskap, som tevle skal for moro skyld om all slags Moldekunnskap, så spør det da om Hvaldemar tar pent i mot de gode svar, vi satser på ære og mange laurbær både plansjef, økonom og sekretær.



Økonomisk førstekonsulent Leif Magne Lillebakk (t.v.), førstesekretær Liv Andresen og plansjef Ulf Myhre gikk seirende ut av striden med 31 andre lag og vant spørrekonkurranse, "Kampen om Hvaldemars ærespris".

overrakte laget tre komplette bokverk om Molde bys historie, mens fiskeforretningen Horsgård & Co. skjenket laget tre hvalsjekker. Premiehøsten var det ikke noe å utsette på.



Rundt om i fylket

SÅ ER LØA BORTE

Det er bare grunnmuren som står igjen etter løa i Årødalskrysset utenfor Molde. Etter at Molde vegstasjon flyttet til Årødalen, var det klart at den gamle låvebygningen skulle rives. Den gamle driftsbygningen ble i sin tid bygget for å huse Molde vegstasjon sin virksomhet. Det var i midten av januar at landemerket forsvant.



TIDA GÅR!

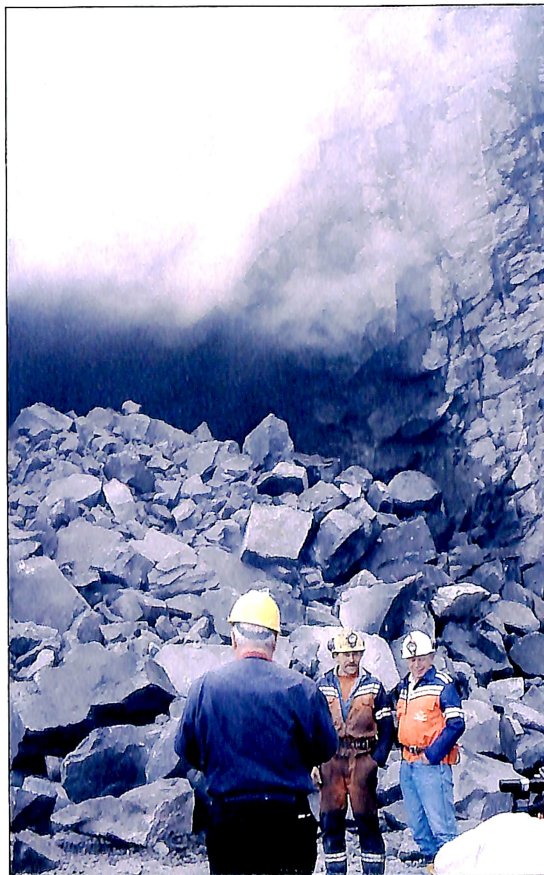


Tida går så alt for fort, og årene flyr avgårde uten at vi nesten merker det. Under julekaffien i desember var det avdelingsingeniørene Per Arne Gjerde (t.v.) og Hjalmar Brudeseth som gjorde opp status etter 25 år i Vegvesenet. Tradisjonen tro ble de hedret med gaver og blomster etter å ha jobbet et kvart århundre i etaten. Det var administrasjonssjef Knut Nauste som overrakte de to jubilentene velforkjente utmerkelser.

MÅNDALSTUNNELEN ÅPNER I MAI

Måndalstunnelen har alt vist sin nytte. Da vinteren satte inn for alvor i slutten av januar med ras og stengte veger, ble tunnelen åpnet for trafikk. På tunnelstrekninga gikk det i alt 8 større og mindre ras. Anleggsleder Jacob Engeseth sier seg glad for at arbeidet var kommet så langt at han kunne gi trafikken en «hjelpende» hand. Framdrifta går etter programmet og han regner som sikkert med at Måndalstunnelen åpner som forutsatt første uka i mai. Framdrifta går etter programmet. Tidlig i januar forsvant den store pukshaugen utenfor den ene tunnelåpninga. Nå er det også arbeidet med portalene på begge sider av tunnelen godt i gang. Det samme gjelder elektriske installasjoner. Dekkelegginga starter opp. Det er en optimistisk Jacob Engeseth som sier at;

- Jeg ser framskritt på tunnelen dag for dag.



STOR FLO!

Værgudene har så langt ifra vist seg fra sin beste side. Fjoråret ebbet ut med storm, og vi var ikke kommet langt ut i januar før vi på nytt får oppleve uværet. De mange store spring-/stormfloene som rammet fylket i januar gjorde ikke nevneverdig skade på vegnettet. Enkelte problemer fikk vi da. Ferjetrafikken var kanskje den delen av vegnettet som møtte de største problemene. Floa var høy, som her på Furneset hvor ferjemannskapet måtte heve kaia maksimalt for at ferja kunne kvitte seg med biler og passasjerer.