



VEG OG VIRKE

**BEDRIFTSBLAD FOR
STATENS VEGVESEN MØRE OG ROMSDAL**

Nr. 2

Mai 1993

21. årg.



INNHALD



PROFILAR

Ny og gammel meister 23

VEGNYTT

Ny veg Svorta-Digernes 6
Valsøybrua snart ferdig 5
"Hvalfiskbrua" rehabiliteres 5
Steinrasene på rv 651 16
Melhus-Todalsøra 10
Ny Molde-bru 10
Ny ferjekai i Troms 7

NYTT FRÅ MASKINAVDELINGA

Nye veghøvlar 15
Vegvesenet hjalp Televerket 18

PUBLIKUMSREAKSJONAR

Tunneler skremmer 7
Publikum ikkje tilfreds 9

MILJØ OG TRYGGLEIK

Førstehjelpskurs på Stranda 4
Wilhelmine fikk "ny" stue 8
Kviltorpkrysset blir bygd om 11
Miljø på ferjekaiane 4
Bare et skilt 12-13

BILTILSYNET

Stor etterspurnad etter barneseter 14

SPORT

Mange innerblikar 22
Vegcup i fotball 22
Landevegsmeisterskap 22

SISTE SIDE

Nytt frå Møre og Romsdal 24

LIFJELLVEGEN 100 år

PERSONALIA

VIBRA-PROGRAMMET

GRUNNERVERV

KRYSSORD 20-21

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 meiningstryningar gjer nødvendigvis ikkje greie for etatens offisielle haldningar.

Framsida: Natursteinsmur på Svorta-Digernes
Foto: Wiggo Kanck

Deadline for neste nr. er 1.juni 1993.

Sats og trykk: EKH trykk, Molde. Telefon: 072 11 133

INFORMASJONSBREVET

Heil

Veg og Virke har dei seinaste åra vore "limet" i Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt interne og eksterne informasjonsarbeid. Det skal bedriftsbladet vårt halde fram med. Det er mellom anna med dette som bakgrunn at det på leiarmøte i fjor haust blei vedteke at bladet skal kome ut seks gonger om året med eit sidetall på 20-24 sider. Årsaka til omlegginga og fleire nummer årleg er ønskje om å gjere bladet meir aktuelt, meir interessant og meir lettlest. Hovudmålet med bedriftsbladet er å informere alle tilsette om det som skjer i etaten.

I samband med at det er vedteke at Veg og Virke skal kome ut med seks nummer årleg, har det vore naudsynt med nokre mindre endringar. Dei mest merkbare er at side 3 vert stilt til rådvelde for alle tilsette i Statens vegvesen Møre og Romsdal. Siste side har vi valgt å kalle "Rundt om i fylket". På denne sida vil vi forsøke å ta med små hendingar. Det er og gjort nokre små omleggingar når det gjeld fast stoff som Amu-sida og "5 minutt med verneleiaren". Ein liten layout-messig endring har vi og lagt inn. Utover dette har vi ikkje funne grunn til å gjere så mykje meir.

Men skal vi lykkast med omlegginga og gjere bedriftsbladet meir aktuelt, krev det mellom anna at du som lesar engasjerer deg i å gjere bladet betre. Det har aldri vore meininga at Veg og Virke skal produserast på vegkontoret. Stoff og bilde til artiklane må hentast ute. Redaktøren sin filosofi er at bladet blir betre og meir interessant, jo fleire tips og idear til artiklar redaksjonen får, og ikkje minst trur eg engasjementet omkring bladet kan bli enda større om fleire uoppfordra leverar sine

artiklar. Når dette er sagt, skal det og seiast at redaksjonen er svært takksam for alle dei gode bidrag vi har fått.

Informasjonsarbeidet er viktig for å betre kontakten mellom oss 600 som er så heldige å ha ein arbeidsplass innanfor Statens vegvesen Møre og Romsdal. Det er nedfelt at informasjon om alle spørsmål som gjeld tilsette i vesentleg grad skal gå minst like tidleg til oss som til dagspressa. Med mellom anna med dette som bakgrunn takka vi ja til førespurnaden frå Vegdirektoratet om å vere med på prøveprosjektet "Dataavis"- elektronisk avis. Data-avisa er no eit permanent tilbud. Enno er det ikkje alle av dykk som har tilgang på ho, men vi er no kome så langt at avisa skal kunne hentast opp på dataskjermen ved alle vegstasjonane, biltilsynsstasjonane og dei største anleggskontora i Møre og Romsdal. Avisa kjem ut to gonger i veka, om føremiddagen tirsdag og fredag. I tillegg til stoff frå Vegdirektoratet og andre viktige hendingar ikring i landet, vil du finne smånytt frå vårt eige fylket. I motsetnad til Månadsnytt og Veg og Virke er Dataavisa eit reint internt informasjonstilbud.

Månadsnytt er den tredje av våre meir faste publikasjonar. Også dette bladet ønskjer vi å satse på og utvikle vidare. I motsetnad til Veg og Virke er månadsnytt ein enkel trykksak, kor vi i kortversjon har med dei viktigaste hendingane i månaden som er gått. Også her gjeld det same som for Veg og Virke, delta-king frå dere gir best resultat.

Eg vil og nytta høvet til å fortelje kvifor 1992-årsmeldinga har fått ein heilt ny utsjånad. Sammenlikna med tidlegare årsmeldingar, har du heilt sikkert oppdaga at 1992-meldinga



Wiggo Kanck

både i form og innhold er heilt forskjellig frå det du har vore vant med. Årsmeldinga skal fortelje om dei viktigaste hendingane og ho skal kort summere opp alle sider ved verksemda vår i det foregåande året.

Informasjon er avgjerande for om Vegvesenets skal bli oppfatta som ein god etat. Eksternt gjeld det etaten sin samla anseelse i samfunnet. Internt gjeld det trivsel, etatsfølelse, motivasjon og produktivitet.

Internt skal informasjonstenesta supplere vanleg informasjon og kommunikasjon i linja ved å gi viktig informasjon fort og nøyaktig og bidra til at dei tilsette ser samanhangen i vegetaten og identifisere seg med den. Eksternt skal informasjonstenesta styrke etatens moglegheiter til å nå sine mål.

Gjennom systematisk informasjon av så høg kvalitet om våre oppgåver og resultat må vi søkje å byggje opp eit positivt langtidsbilette av Statens vegvesen.

Wiggo Kanck

FØRSTEHJELPSKURS I T-3

Kurset vart halde på møteplassen på Stranda. Det var eit 6-timars kurs i livbergande førstehjelp ved Hans Olav Pedersen frå Sykkylven Røde Kors. Bedriftslege og bedriftsjukepleiar var og til stade.

Førstehjelp er:

Hjelpe eit anna menneske som er i nød.

Det er også:

To tomme hender og ein god porsjon fantasi.

Kursleiaren innleia med ei innføring i førstehjelp ved ulykker. Han kom først inn på trafikkulykker, og vi fekk ei god innføring i korleis vi skal opptre dersom vi kjem i ein slik situasjon. Vi skal opptre i denne rekkefølge: SJÅ - TENKE - HANDLE.

Han la stor vekt på kor viktig det er å bruke bilbelte. Dr. Midtliid nemnde også kor viktig det er å ha telefonliste for ulykkesberedskap lett tilgjengeleg. Ei slik liste bør ligge i alle Vegvesenet sine bilar.

Det viktigaste med all førstehjelp er å sikre frie luftveggar. Dr. Midtliid fortalde ei historie om ein dansk førstehjelpmann som kom til stades etter ein stor kjedekollisjon på autobahn i Tyskland. Han redda fleirfoldige personar med å springe frå bil til bil og lene personane tilbake i setet att, og dermed hindra at dei vart kvalt.

Hans Olav Pedersen gav oss ei god innføring i korleis vi skulle stoppe blødingar og legge bandasjar. Han hadde med nok bandasjar så alle fekk prøve.

Dukka Anne vart og flittig brukt til trening av Munn mot Munn Metoden. Dette burde repeterast ein gong i året, meinte Pedersen. Det er viktig å vere trygg på seg sjølv om ein skulle kome i ein situasjon der det verkeleg gjeld.

Årsaker som kan forårsake åndedrettsstans: Drukning,



Alle skulle prøve å leggje bandasjar.

kvelning, elektrisk støt, hode-/brystskader og forgiftningar.

Eldrekaféen hadde ordna med gode smørbrød og kaffe til matpausen, og praten gjekk livleg rundt kaffebordet.

Etter matpausen tok Pedersen for seg teikn på, og behandling ved sjokk, hovudskader, ryggskader

og beinbrot. Vi spjelka både armar og føter. Det såg ut som det hadde skjedd ei alvorleg ulykke når vi såg utover salen. Kursleiaren la stor vekt på kor viktig det er å kunne improvisere når det gjeld bandasjar og spjelking, bruke det vi har for hand.

Kurset var godt opplagt, så sjølv om dei fleste visste ein god del frå før, gjer det

Nytt miljø på ferjekaiene

To ferjekaiar på Sunnmøre står nå foran en miljøopprusting. I samarbeid med Stranda kommune skal Statens vegvesen sette i verk miljøtiltak på ferjekaia på riksveg 60 i Stranda sentrum. Statens vegvesen sin del av arbeidet er kostnadsrekna til 150 000 kroner. De grå "øyene" ersattes med grønne, vakre og velduftende øyer. Prydbukser og trer plantes og det blir satt ut benker. Selve kaiarealet blir skilt fra vegen.

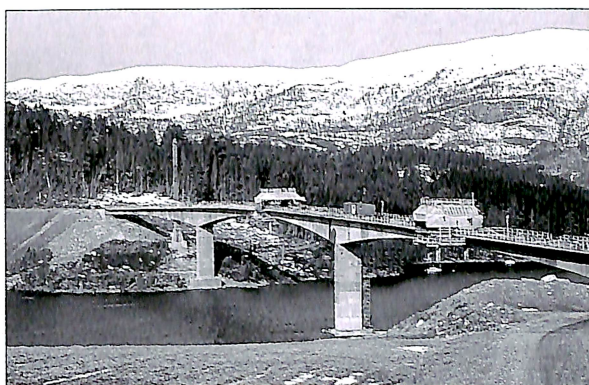
Ferjekaia på Eidsdal får en lignende opprustning. Også Eidsdal får grønne øyer, benker og sittegrupper. Den gamle ferjekaiipiren blir fjernet og arealet fylles ut og blir en del av kaia.

Det er ventet at arbeidet skal være avsluttet i løpet av mai.



Ferjekaia på Stranda står foran miljøopprusting.

Tørrskodd over Leirvikstraumen



Torsdag 15. april, nøyaktig kl. 1530, kunne prosjektleder Oddbjørn Pladsen og kontrollingeniør Jørn Arve Hasselø gå tørrskodd over Leirvikstraumen. I minuttene før den historiske spaserturen ble siste betonglaget lagt på Valsøybrua.

Men ennå står mye igjen før brua er kjøreklar. Rekkverk og lysarmatur skal på plass, det skal asfalteres og nødvendig pussarbeid må være gjort før brua er klar til å ta imot trafikk. Brua er en del av Valsøyfjordprosjektet på riksveg 71. Prosjektet som åpner 2. juli korter inn strekninga mellom bomsta-

sjonen på Krifast og Trondheim med 14 km.

Kranselag

Og som det seg "hør og bær" ble det trommet sammen til kranselag på den 380 meter lange brua. Med nytraktet kaffe, marsipan-kaker og bløtekaker pyntet etter alle kunstens regler og brusende, alkoholfri champagne kunne brubyg-

gerne feire at brua var sammenstøpt. Senere på kvelden inviterte entreprenøren Eeg-Heriksen sine arbeidere og Vegvesenets prosjektledelse til middag og festlig sammenkomst.

Typisk norsk

Valsøybrua er ei typisk norsk bru, spennarmert betongbru, bygd etter fritt frembygg-metoden.

Byggearbeidet startet 1. desember 1991 og siste støpearbeid på overbygning ble gjort 15. april. Sluttdatoen for bruarbeidet er satt til 8. juni. Bru-lengden er 380 meter, og den har to spenn på 125 meter og to sidespenn på 65 meter. Seilløpet er 65 meter bredt, høyden 24 meter og dypden 7,4 meter. Det har gått med



15. april, bare minutter etter at det siste betonglaget var lagt, kunne prosjektleder Oddbjørn Pladsen (t.v) og kontrollingeniør Jørn Arve Hasselø gå tørrskodd over Leirvikstraumen.



Det ble arrangert stort kranselag på brua. I strålende sol-skinns ble nytraktet kaffe og nybakte kaker satt til livs.

HER SKAL VEGEN LIGGE!



- Her skal vegen ligge!

Oppsynsmann Arne Leikanger (t.v.) og anleggsleder Einar Drugli peker ut den nye veglinja. Deler av nyvegen vil følge den opprinnelige vegen, som nå er grodd godt igjen.

- HER SKAL SKAL VEGEN LIGGE!

Som danskekongen Kristian "kvart" gjorde da han grunnla Kristiansand, slår anleggsleder Einar Drugli og oppsynsmann Arne Leikanger på lignende måte fast at; - dette er linja for ny riksveg 1/9 Svorta-Digernes.

- I løpet av høsten 1994 skal vi være ferdig. Svorta-Digernes er et ordinært veganlegg, og er en del av riksvegutbedringen her. Anlegget skiller seg ikke ut fra andre anlegg vi har vært med på. Den eneste belastninga må være trafikken. Det er ikke alle sjåførere som tar like stort hensyn til oss vegarbeidere. På tross av skilting og nedsett fartsgrense kjøres det hardt, forteller Einar Drugli på vår vandring over blaute myrområder, gjennom spinkel krattskog og over blankskurte bergknauser - langs etter den 2,5 km lange linja som skal bli ny veg på en av de sterkest trafikkerte strekninger på

riksveg 1/9 mellom Ålesund og Åndalsnes.

Ferdig høsten 1994

Arbeidet kom i gang i desember i fjor. Framdrifta går som planlagt, og senhøstes 1994 skal altså trafikken settes på. Anlegget er kostnadsregnet til 23 millioner kroner. Det meste av arbeidet er på entreprisse. Skogrydding, bygging av sideveger, tipplasser og kanalarbeid er det som hittil er gjort. Selve anleggsarbeidet starter opp i disse dager, og før asfalten legges og vegen er klar til å ta imot trafikken, skal det sprenges 38 000 kubikkmeter fjell, 15 000 kubikkmeter matjord og vegetasjonsdekke skal flyttes og

33 000 kubikkmeter stein går med for å fortrenge myrområdet omtrent midt mellom Svorta og Digerne. Den nye vegen vil følge gamlevegen fra Digernekrysset og komme inn på gamlevegen om lag 700 meter før Svorta.

Foretrekker naturstein

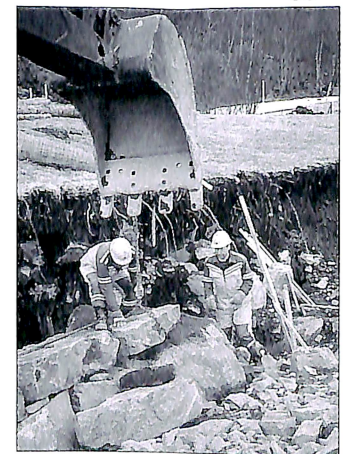
- Vi må bygge en midlertidig veg i 200-300 meters lengde, og det skal bygges permanent undergang for gående og syklende. På 600 meter av strekninga bygges det gang- og sykkelveg. Det blir bygd ny kulvert ved Svortaelva. Litt morsomt er det at den nye traséen på deler vil følge den opprinnelige vegen, som ennå vises i terrenget.

- En annen ting jeg vil nevne spesielt er at vi bygger en natursteinmur på Svorta. Muren blir 50 meter lang og 3 meter på det høyeste. Så lenge vi kan bruke

stein fra anlegget og vi har folk som kan kunsten med å legge natursteinmur, blir det billigere og personlig synes jeg natursteinmur er penere enn betongmur. Natursteinmur vil koste oss rundt regnet 800 kroner kvadratmeter, mens betongmur vil koste ca. 1500 kroner kvadratmeteren, forteller Einar Drugli.

Neste etappe i 1995

Fra 1. mai startet anlegget



Per Egil Flaten (t.v.) og Ivar Innvik har et godt tak på legging av natursteinmur.

TUNNELFRYKTEN FORTSATT STOR

En tredjedel av bilistene på Nordvestlandet føler ubehag ved å kjøre lange tunneler. Landet sett under ett er det 17 prosent av bilførerne som oppgir å ha angst for å kjøre i tunneler. 31 prosent sier de føler ubehag på grunn av eksos inne i tunnelene.

Svarene stammer fra vedlikeholdsundersøkelsen som var sist høst. Resultatet for Møre og Romsdal bygger på svarene vi fikk fra publikum i T1 Gurskøy, T3 Stranda, T5 Molde og T9 Surnadal.

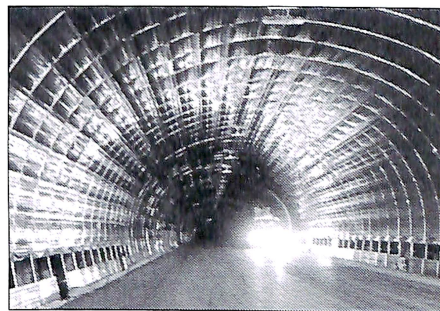
Et av spørsmålene var nettopp hvordan bilistene opplevde det å kjøre i korte og lange tunneler. Landet sett under ett svarte 23 prosent av de kvinnelige bilførerne og 40 prosent av de mannlige bilførerne å ha problemer med å kjøre i lange tunneler. Tilsvarende tall for korte tunneler, var henholdsvis 20 og 13 prosent.

Undersøkelsen fortalte også at 1 prosent av kvinnene og 0,2 prosent av mennene unngår helt tunneler. Blant yrkessjåfører svarte om lag 1/3 at de føler ubehag i lange tunneler.

For korte tunneler er det bilistene i Sogn og Fjordane og i Nordland som opplyser å føle mest ubehag. Minst ubehag har bilistene i Oslo og Østfold.

Møre og Romsdal har mange og lange tunneler, og bilførerne fra vårt fylke sammen med bilførerne i Sogn og Fjordane og Hordaland er de som føler minst ubehag i å kjøre lange tunneler. Likevel, om lag 30 prosent av bilførerne fra vårt fylke føler ubehag i å måtte kjøre lange tunneler.

Undersøkelsen ville også ha svar på hva billistene oppfattet som gode og



Freifjordtunnelen oppfattes som en god tunnel.

dårlige tunneler. Av gode tunneler ble Freifjordtunnelen og Eikesdals-tunnelen nevnt flest ganger. Av tunneler som ble oppfattet som dårlige viste undersøkelsen at Sævik-tunnelen på Sunnmøre og Fannefjordtunnelen i Romsdal kom på minussida, sett med billistene øyne. Men da skal vi med en gang legge til at Fannefjordtunnelen også fikk mye skryt. Det gjorde også Tussen-tunnelen utenfor Molde.

Ferdig til 17. mai



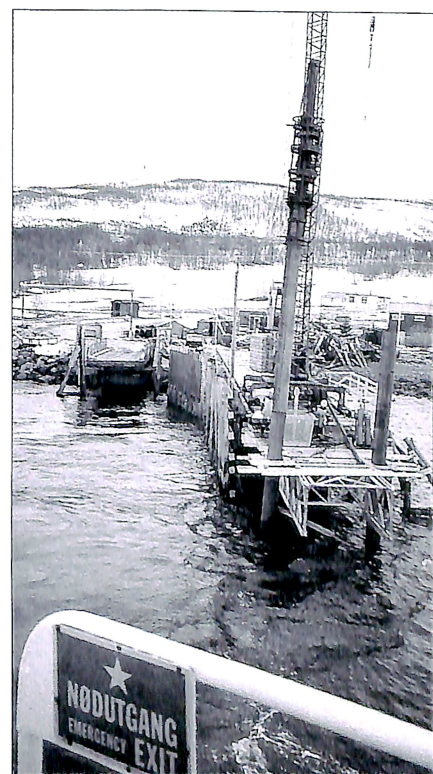
Statens vegvesen Møre og Romsdal sin bursdagsgave til Troms Fylkes Damskipsselskap og ferjebrukerne på Svensby i Troms blir ny, moderne ferjekai.

Svensby ferjekai på Lyngseidet i Troms fylke, noen mil sør for Tromsø by, blir ferdig i god tid før planlagt. Oppsynsmann Leonhard Dahl ved bru- og ferjekaiseksjonen ved vegkontoret har bare lovord å si om det arbeidet anleggsgjengen har utført.

Arbeidet på kaia startet i november 1992, og skulle etter planen være ferdig 1. juni. Selv om arbeidet har vært omfattende, med riving av gammel kai og bygging av ny, skal vi

være ferdig til 17. mai. Vi har jobbet toskifts-ordning og arbeidet har gått kontinuerlig. Det er for øvrig første gang vi har vært så langt nord for å bygge ferjekai.

Fra Svensby går turen igjen sørover til Sør-Trøndelag. Vi skal bygge ferjekai to steder i Bjugn kommune, forteller Leonhard Dahl.



Arbeidet på Svensby ferjekai i Troms blir ferdig i god tid for planlagt.

WILHELMINE FIKK "NY" STUE



Statens vegvesen har gitt meg ei ny stue. I hvert fall føler jeg det slik, forteller en fornøyd Wilhelmine Waagbø. (Foto: Tidens Krav, Kristiansund)

- Vegvesenet har gitt meg ny stue. I hvert fall føler jeg det slik etter at leiligheten er etterisolert og det er satt inn nye støydempende vinduer. Stua er nesten som ny etter at trafikkstøyen ble dempet.

I 40 år har Wilhelmine Waagbø bodd øverst i Galeasgata med stuevindene vendt mot Langvegen i Kristiansund. Hun forteller at forandringene har vært store siden huset var nytt.

- Det var nesten ikke trafikk da vi flyttet inn. Vi hadde tvillinger, og de kunne vi sende ut uten å være spesielt redd for at det skulle skje en ulykke i trafikken, forteller hun. De siste 20 årene har trafikken i en av

fylkets mest trafikkerte gater økt kraftig. I dag ligger årsdøgntrafikken på rundt regnet 15 000 kjøretøy.

- Trafikken går jo bare noen meter fra huset vårt. Du ble jo etter hvert vant til livet fra bilene. Til slutt ble det til at jeg ikke la så mye merke til alt braket. Likevel, verst var det om natta. Da kom trailerne så det dundret i hele huset.

Miljøtiltakene dere i Veg-

vesenet har satt i gang i Langvegen, er det beste som har skjedd her i huset på aldri så lang tid. Det er nesten som om jeg har fått meg ny stue. Etter at nye vindu er satt inn og leiligheten er etterisolert, så har braket fra trafikkstøyen stilnet av inne i stua mi, forteller en fornøyd Wilhelmine Waagbø.

Overingeniør Alf Idar Småge sier det alltid er koselig å få hyggelige tilbakemeldinger.

- At Wilhelmine Waagbø er fornøyd med tiltakene er morsomt. Dette skulle vise at det nytter å sette i verk denne type miljøtiltak. Målet med de tiltakene vi

etter planen skal gjennomføre i 90 leiligheter i Langvegen, er å komme ned på et lydnivå på 35 decibel inne. Før vi satte i gang miljøtiltakene hadde vi målinger opp i 45 decibel. Ute er støynivået på 75 decibel, forteller Småge.

Vinduene som settes inn, er utstyrt med spesialglass hvor det ytterste laget er laminert for slik å dempe støyen mest mulig. I eldre hus hvor vinduene har vært skiftet tidligere, settes det nå inn vinduer som var identiske med de som var i huset da det var nytt.

Bakgrunnen for de miljøtiltakene som gjøres i Langvegen i Kristiansund

Publikum er ikkje tilfreds....

Publikum er ikkje heilt nøgde med vedlikehaldsinnsetsen

- Møre og Romsdal fekk ein karakter på 2,30 på vedlikehaldsnivå for riksvegar. For dei andre vegane ble karakteren 3,18. Resultatet av spørjeundersøkinga i vinter kan vi ikkje seie oss nøgde med. Det er dårlegare enn kva vi har oppnådd dei to siste åra.

Det er avdelingsingeniør Jan Gunnar Sandblåst som seier dette etter at resultatet frå den fjerde landsomfattande undersøkinga av publikum sitt syn på kjøretilhøva på vegane om vinteren no er klar.

1300 SKJEMA

I år blei det delt ut 1 300 skjema i vedlikehaldsområda T-2 (Ørsta), T-4 (Skodje) og T-7 (Frei). Det kom inn totalt 706 godkjente svar, noko som gir ein svarprosent 54. På skjemaene i tidlegare undersøkingar er det skilt mellom riksvegar og andre vegar. Som eit forsøk var det denne gongen delt ut to typer skjema i T-4 og T-7. På det endra skjemaet blei det skilt mellom riksvegar og fylkesvegar. Det kom inn 367 svar av den endra skjematypen. Det utgjør 46 % av dei 800 skjema som vart delt ut.

- Resultatet for undersøkinga der vi nytta den endra skjematypen, altså som skil mellom riksvegar og fylkesvegar, viser at det er ein tydelege forskjell mellom



vedlikehaldsnivået på det vi kallar "andre vegar" og på fylkesvegane. For denne delen av undersøkinga får riksvegane karakteren 2,38 og fylkesvegane karakteren 2,78. Forskjellen på 0,4 opp til karakteren for andre vegar på 3,18, fortel oss at i den ordinære undersøkinga verkar vedlikehaldsstandarden på dei kommunale vegane inn på den totale karakteren, kommenterer Sandblåst.

-IKKJE UVENTA

Jan Gunnar Sandblåst seier vidare at ein av årsakane til at totalresultatet denne gongen er litt dårlegare enn tidlegare, er karakteren 2,12 for den generelle tilstanden på riksvegane. - Ser ein vidare på resultatet på vedlikehaldsnivået på riksvegar, svarar 48 prosent av de spurde at det er ganske bra. 19 prosent er svært nøgde, medan 23 prosent svarar brukbar. Berre 4 prosent meiner vedlikehaldsnivået er mindre bra og 5 prosent svarer dårleg, fortel Sandblåst. Karakteren for standarden

på riksvegane er 2,48. Dette er eit nytt spørsmål, og dei smale grusvegane trekkjer nok resultatet ned her.

Karakteren på 3,32 for generell tilstand på andre vegar er eit dårlegare resultat enn dei to siste åra. Karakteren på 3,38 for standarden på desse vegane er ikkje uventa med dei små løyvingane til fylkesvegane.

BRA STANDARD

Karakteren på 2,12 for brøyting og høvling av riksvegar er den litt dårlegare enn sist. Likevel, 74 prosent av trafikantane meiner standarden er ganske bra eller særst bra. årsaken er at vi i år sammenlikna med tidlegare år har hatt ein "normal" vinter med periodevis kraftig snøfall.

Når det gjeld sandstrøing er ikkje publikum nøgde med standarden. Derimot er trafikantane betre nøgde med saltinga. Ei betring frå 3,61 til 2,83 er ganske mykje. For dei andre vegane er resultatet 3,14 for brøy-

ting/høvling, 3,64 for sandstrøing og 3,83 for saltstrøing. Dette er som venta. Elles er det å merke seg at tilhøva for fotgjengarar ikkje er tilfredsstillande korkje på riksvegane eller på andre vegar, fortel Jan Gunnar Sandblåst.

UTRYGG PÅ VINTER FØRE

Ser vi på svara på ein del av dei andre sentrale spørsmåla, svarer 66,8 prosent at dei føler seg utrygge av og til eller kvar veke på vinterføre. 93,8 prosent av bilane køyrer med piggdekk, 55,8 prosent av bilførarane er meir eller mindre viljuge til å køyre piggfritt og 63,8 prosent køyrer ikkje utan piggar på grunn av isete eller glatt veg.

Trafikantane er framleis ganske negative til bruk av vegsalt. 50 prosent er heilt einige i at salting er eit alternativ til sandstrøing, medan resultatet ved forrige undersøking var 35 prosent. 75 prosent av dei spurde meiner det bør saltast på kritiske punkt.

BETRE VEG

Arbeidet med utbetring av fylkesvegen frå Markusstein til Todalshaug begynte i november 1992. Dette er den siste strekninga på 2 km på denne vegen som har grusdekke. Denne parsellen skal no få breidde på 6,5 m og fast dekke.

Arbeidet på dei første 800 m går ut på å sprengje på øvre side og fylle ut på nedsida av vegen. Det er ca. 6500 m³ fjell som skal sprengast. På heile denne strekninga er det ei høgspenline som forsyner Todalen med straum, slik at straumen ikkje kan koblast ut under boring og sprenging. Sjøl om kvar salve blir godt dekt med tunge dekningsmatter er det uråd å gardere seg mot at det kan bli steinsprut på høgspenleiddningen. Det er difor med spenning om det går bra at kvar salve blir sprengt.

Boringa er det ei innleigd borvogn som har utført. Lading og sprenging er det Ingvar Kvande og Johannes Holten som har teke seg av. Dei har vist

stor innsats, og greidd å sprengje etter kvart som boringa har gått fram. Sprengingsarbeidet er no ferdig, utan at det har skjedd uhell med høgspenlinja. Bra gjort.

På den innerste delen er det mest lausmasser som er gravd ut for å få stor nok vegbreidde. Terrenget i området er bratt, så det er mura med sprengt stein i "foten" av nokre skjerings-skråningar for å spare uttak av masse.

Utbetringsarbeidet vil bli ferdig i mai. Det er då klart til å leggje dekke, men når det blir, er avheng av dekkeplanen.

Heile arbeidet med kostnaden til dekke inkludert, vil koste ca. 4 mill. kroner. Våre folk ved anlegget er



Amund Sylte, Johannes Holten og Ingvar Kvande ved Drivåa. Bekkeløpet er utvida for å hindre utvasking av vegbanen når det er flom.



Det er sprengt like inntil ei høgspenmast. Johannes Holten og Ingvar Kvande bygger mur for å sikre masta.

som nevnt Ingvar Kvande og Johannes Holten. Oppsynsmann for anlegget er Amund Sylte.

bra standard at den kan gå inn i ein framtidig veg rundt Todalsfjorden utan at det blir gjort nye tiltak her.

Denne strekninga på 2 km vil etter vår meining få så

Hjalmar Brudeseth

NY BRU I MOLDE

Utbetringsarbeidet på brua over Molde-elva i Strandgata er i godt gjenge. Brua har i lengre tid ikkje vore ein trygg plass for fotgjengarar, og kryset Elvemoloen-Strandgata har og vore noko uoversiktleg. I tillegg kunne ikkje brua ta kjøretøy med 8 tonn akseltrykk og meir. Brua vert no tre meter breiare, med gode fortaug på begge sider.

Den skal forsterkast og akseltrykket vert auka frå 8 til 10 tonn. Anleggsleiar Halgeir Brudeseth fortel at det ikkje finst teiningar av brua, som vart bygd i 1916. Sjølv om arbeidet er vanskeleg, skal brua, når den vert ferdig vere slik den er i dag, med stein og rekkverk. Den nye brua skal bli mest mogleg lik originalen, lover Halgeir Brudeseth.



Utbetringsarbeidet på brua over Molde-elva i Strandgata er i godt gjenge

Ombygging av et ulykkespunkt

I den senere tid har det vært stor lokal oppmerksomhet rundt trafikforholdene ved Kviltorpkrysset i Molde. Dette er et kryss mellom riksveg 1 og fylkesveg 404, som ligger omtrent 5 km øst for Molde sentrum.

Selv om det tidligere har skjedd alvorlige ulykker i krysset har det vært klassifisert som ulykkespunkt etter de regler som gjelder for slikt. I tidsperioden fra 1984 til 1990 skjedde det ingen politianmeldte uhell i krysset. Men så kom det en "pulje" med 2 personska-deuhell i 1990, ett i 1991 og 3 i 1992. I samme tidsperiode var det et lite antall registrerte forsikringskadeuhell i krysset.

Vi har imidlertid holdt krysset under oppsikt både fordi det til tider kunne oppleves som et "stresset" kryss og fordi aktivitetene ved siden av krysset (bl.a. kiosk) har vært oppfattet som uheldige. Vi var derfor nokså raskt ute med å føre opp penger til ombygging

av krysset allerede i 1990, da vi mente at tida nærmet seg en omregulering. Men situasjonen her i fylket er imidlertid slik at det er sterk kamp om midlene til sikkerhets- og miljø tiltak. Pengemangelen gjør at også tiltak i byene - der behovene og begrunnelsene for investeringer ofte



Kviltorpkrysset – et ulykkespunkt – skal bygges om.

klart er størst – må vente i flere år fra behovet melder seg og til arbeidene kan utføres. Mangelen på økonomiske midler er derfor årsaken til at Kviltorpkrysset først kan bli utbedret i 1994.

Det er flere kryss og strekninger som det må repareres på her i fylket, og tidsplanen for gjennomføring bygger på de prioriteringer som ligger i budsjettene. Ut ifra dette blir planene utarbeidet og f.eks. arbeidet

med å erverve grunn satt i gang. Etter dette har vi hele tida vært tidsmessig "i rute" med tidsplanen for ombygging av Kviltorpkrysset, selv om dette ikke har kommet tydelig fram i pressen.

Til kryssregulering å være så vil denne oppgava bli nokså omfattende. Det må fjernes 2 bygninger og foretas en avkjørselssanering langs sørsida av riksvegen. Samtidig må det bygges en ny atkomstveg - som må gå gjennom campingplassen til områdene sør for riksvegen. Selv om arbeidet skal utføres og fullføres i 1994, så håper vi å kunne få gjort enkelte forberedende arbeider allerede i år. Det ser ellers ut som om grøftarbeidene og legging av rør gjennom riksvegen også må gjøres i år. Dette fordi Televerket nå må krysse gjennom vegen med en hovedkabel og fordi vi må samordne

REHABILITERING AV "HVALFISKBRUA" I VALLDAL

Etter påske startet arbeidet med rehabilitering av Uri bru på rv 63 i Valldal. Dette er en meget spesiell brutype som det kun finnes 3 igjen av i landet. Uri bru er den største av dei, og den eneste som tjener biltrafikken.

Denne brua er bygd i 1924 og har to overliggende hovedbærere som også fungerer som rekkverk. Dekke i den 23 m lange brua består av plate med underliggende tverrbærere.

Hovedbærerne er i meget bra stand og kan beholdes som de er med litt oppussing i overflaten. Dekket er i dårlig stand og må skiftes ut i sin helhet pga. vanninntrenging og etterfølgende korrosjon av armering og avskalling av betongen. Når brua nå blir rehabilitert kan aksellasten skrives opp fra 8 til 10 tonn. Brua kan ellers sies å være et solid byggverk, da den kunne ha betjent dagens 10 tonns aksellast som ny bru i 1924. Uri bru vil fungere som lokalbru når ny veg og bru blir bygd ved Uri.

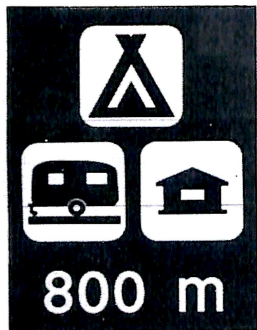
Uri bru ble bygd i 1924. Det finnes kun 3 igjen av denne brutypen i landet.



Kostnadene til utbedringen (ca. 400 000 kroner) blir dekt av ekstramidler fra Vegdirektoratet, som ser det som viktig å bevare en bru av den-

netypen. Den representerer en spesiell epoke i norsk betongbrubygging.

Halgeir Brudeseth



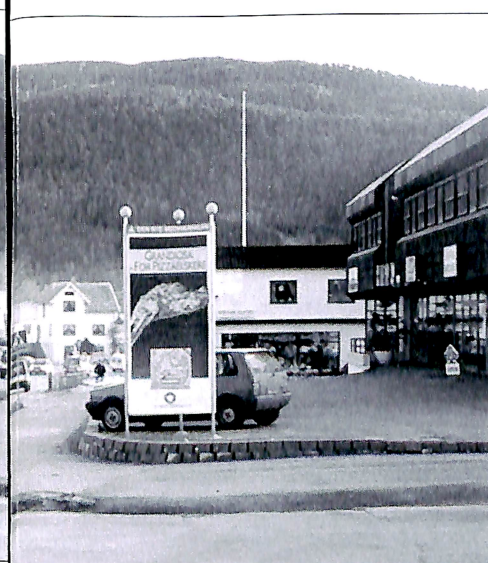
SERVICESKILTING

Den åpenbare fordel med dette er at publikum som søker om oppsetting av serviceskilting til campingplasser og spise- og overnattingssteder etc., lettere kan ta direkte kontakt med Vegvesenet for å diskutere sin sak. Vegvesenet på sin side vil dra nytte av bedre lokalkunnskap enn om saksbehandlingen skulle gjøres på vegkontoret. Særlig viktig er det at oppsettingen av serviceskiltene passer inn i den øvrige skiltingen langs vegen, og oppfølging av at skiltingen er i samsvar med den enkeltes tilbud til trafikantene. Publikum skal altså heretter sende sine søknader om serviceskilting til vegstasjonen i sitt område. Dette gjelder også søknader om lokal vegvisning til f.eks. bedriftsområder, enkeltbedrifter og andre områder av interesse for ukjente trafikanter.



BARE ET LITE SKILT

I forbindelse med omorganiseringen av vegkontoret ble det bestemt at en del saksbehandlingsoppgaver skulle delegeres til vedlikeholdsområdene. Behandling av service- og reklameskiltsaker var en av de oppgavene det var enighet om ville egne seg for en slik delegering, som er gjort gjeldende fra og med 1993.

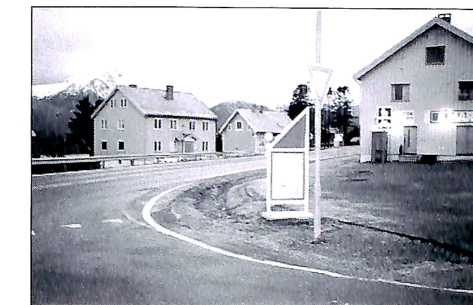


REKLAMESKILT

Ulovlig reklame langs vegene er et stadig økende problem. Delegering av myndighet til vegmestrene er et viktig ledd i kampen mot ulovlig reklame og et økende press for å bruke vegnettet til kommersiell markedsføring rettet mot trafikantene. Vegmestrene har også tidligere hatt ansvar for behandling av reklameskiltsaker etter 33 i vegloven, men dette er nå ytterligere presisert. Dette er en vanskelig og tidkrevende oppgave, men vi har nå fått en egen håndbok "Reklame langs offentlig veg" som vil sikre en mest mulig lik behandling fra vedlikeholdsområde til vedlikeholdsområde. Den viktigste oppgaven vil bli å hindre at det settes opp trafikkfarlig reklame langs vegene. Reklameskilt og tilbudsplakater som er satt opp innenfor vegens eiendomsområde, blir fjernet uten noen form for saksbehandling.

Dersom reklame skal avvises eller fjernes ut fra andre hensyn enn trafikksikkerhetshensyn, f.eks. estetiske eller miljømessige vurderinger, må naturvernlovens eller plan- og bygningslovens bestemmelser benyttes. Det er fylkesmannen og kommunene som forvalter disse lovene.

Bjørn Andersen



BEHOVET STØRRE ENN VI TRODDE

- Dette har gått over all forventning. I perioder har pågangen etter å få leie sikringsutstyr vært større enn vi har vært i stand til å dekke. Vårt tilbud medfører sikring av en gruppe passasjerer som tidligere var usikret, hevder stasjonssjef Frank Dyrhaug ved Biltilsynet Kristiansund.

Det var i fjor høst de ansatte ved biltilsynsstasjonen gikk sammen om å etablere utleiesentral for barnesikringsutstyr. Lignende tilbud finnes andre steder i fylket, men ikke så omfattende som dette. Med økonomisk støtte fra FTU i fylket, vegkontoret og forhandlere ble barneseter, 25 bagnett og annet utstyr innkjøpt. Nå vurderer stasjonssjef Frank Dyrhaug å utvide ordningen.

- Slik det ligger an i dag, må vi utvide for å dekke behovet. Vårt tilbud er konsentrert om gruppa 0 til 7 år. For langtidsleie er prisen 300 kroner. Beløpet er et depositum, og når utstyret leveres inn betales 200 kroner tilbake. Korttidsleie koster 50 kroner.

- Behovet er større enn hva vi først trodde. Vi har liketil leid ut seter til folk andre steder i fylket, og spesielt foran høytider øker etterspørselen. Det viser seg at besteforeldre, tanter og onkler på korttidsbesøk gjerne leier seter. Barna er

vant til å være sikret i bilen. Nettopp dette faktum og at muligheten nå er til stede for å få leie slikt utstyr, over kortere eller lengre perioder, tror jeg er en del av forklaringen på den store responsen tiltaket har fått.

- I Kristiansund fødes det i løpet av året i gjennomsnitt 20 barn i måneden. Siden november har vi leid ut 25 bagnett. I forhold til fødselstallet skulle det bety nesten 100 % utleie. I fjor vet jeg det ble solgt til sammen 10 bagnett i Kristiansund, forteller Dyrhaug.

- Har du registrert noen sideeffekt av dette tilbudet?

- Vi får jevnlig henvendelser fra bileiere som gjerne vil vite om barnesetet fortsatt er godkjent eller om setet er brukbart. Vi har funnet feil på låsemekanismen i seler på gamle seter.

- Er tilbudet ressurskrevende?

- Slik vi har lagt opp ordningen, kreves det ikke ekstra personellressurser.



Marit Michalsen kan registrere at etterspørselen etter barnesikringsutstyr er langt større enn noen hadde trodd på forhånd.

Ordningen belaster heller ikke våre budsjett. Slik vi har lagt det opp er dette til-

budet nesten gratis for alle, forteller Frank Dyrhaug.

Vi gratulerer

50 år

Svein Solbakk, Frei13. juni
Ola Arne Berg, Volda20. juni

60 år

Karl O. Karlsen, Farstad29. mai
Karstein Aasen, Eidsvåg11. juni
Einar Drugli, Molde19. juni
Ester Myrvang, Alesund24. juni
Bodil Harnes, Molde25. juni
Ole Reiten, Bæverfjord18. juli
Svanhild Seljebotn, Alesund30. juli

EDB-programmet VIBRA

Dette er et relativt nytt program som beregner max. enhetsladninger ved forsiktig sprengning.

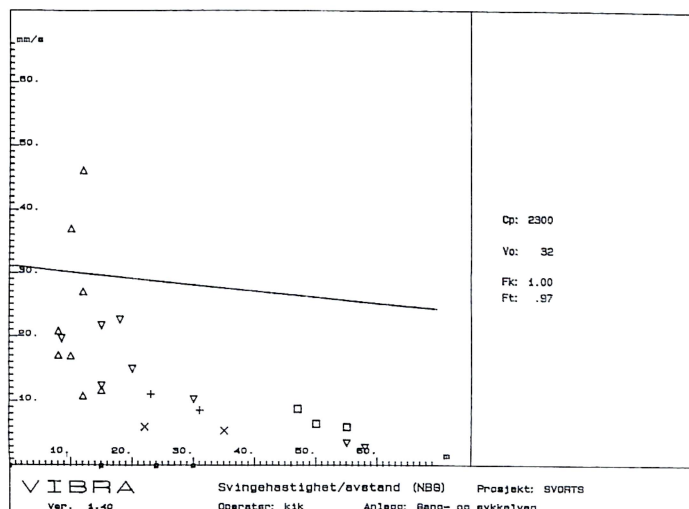
Den store usikkerhetsfaktoren ved slike beregninger, er fjellkonstanten på stedet. Denne beregner programmet på bakgrunn av salver på stedet. Når spregningsarbeidet starter, registrerer en for hver salve følgende:

1. Max. enhetsladning.
2. Minsteavstand til rystelsesmåler (ved hus e.l. der en er redd for at skader skal oppstå.
3. Målt rystelse i vertikalplanet.

Disse opplysningene gis som «input» i programmet, og vi får som resultat:

1. En beregnet fjellkonstant basert på stedlige forhold.
2. Oversiktlig ladetabell (enhetsladning) avhengig av avstand og «tålegrense».
3. Presentasjon av data i tabellform og grafisk i flere varianter.
4. Alle måldataene blir her samlet, og kan presenteres grafisk på et A4 ark sammen med «tålegrense».

Dette er utprøvd her i fylket på Tingvoll hos oppsynsmann Lars Grostad og skytebas Ole Røv. Tilbakemeldingene derifra er bare positive, uten dette hjelpemiddelet ville der blitt flere salver, det koster. Vår geolog, Kåre Ingolf Karlson, har også vært med på dette og hans kommentar er: «Dette er en sprengningsbas sin drøm».



Programmet er utviklet av Kjell Boye, SINTEF, avd. Bergteknikk, og etaten har bruksrett, slik at vi kan bruke programmet uten at det koster oss noe.

PS! Når vi leier eksterne konsulenter til å beskrive vanskelige sprengningsarbeider, bruker også de det samme programmet!

Programmet er enkelt i bruk, og kan fås ved å ta kontakt med undertegnede.

Per Bjørn Gjelsten

NYE VEGHØVLER TIL T-8 OG T-2

I februar fikk "gamlehøvelen" på Smøla avløsning. Den nye veghøvelen er av same fabrikk, Cat 140 G med ny type førerhytte, 180 hk motor, konstantrykksystem på høvelbladet for is- og snøhøveling.

Høvelen ble levert av firma Pay & Brinck A/S. til en pris på 1.8 mill. kroner.

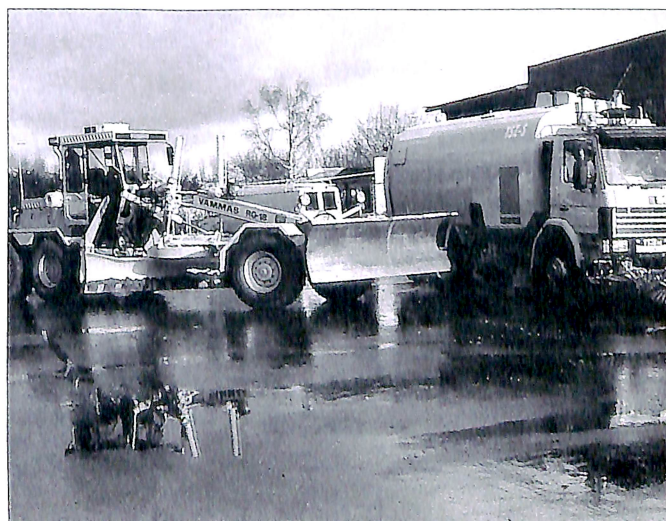
16.-17. mars var det overlevering av nok en ny veghøvel, denne gang var det høvelfører Odd Vatne i T-2 i Ørsta sin tur. Nyhøvelen til T-

2 er av merke "Vammas" R.G.18. Den er produsert i Finland, og er den første "Vammas" til Statens vegvesen her i landet.

Høvelen veier ca. 19 tonn, motor er Scania D.S.9 - 226 hk superflytsystem, snøstopp og slapseblad for vintervedlikehold og automatisk tverrfallkontroll for oppretting.

Leverandør er Hesselberg Maskin A/S. Prisen på høvelen er 1.4 mill. kroner.

Ottar Brudeseth



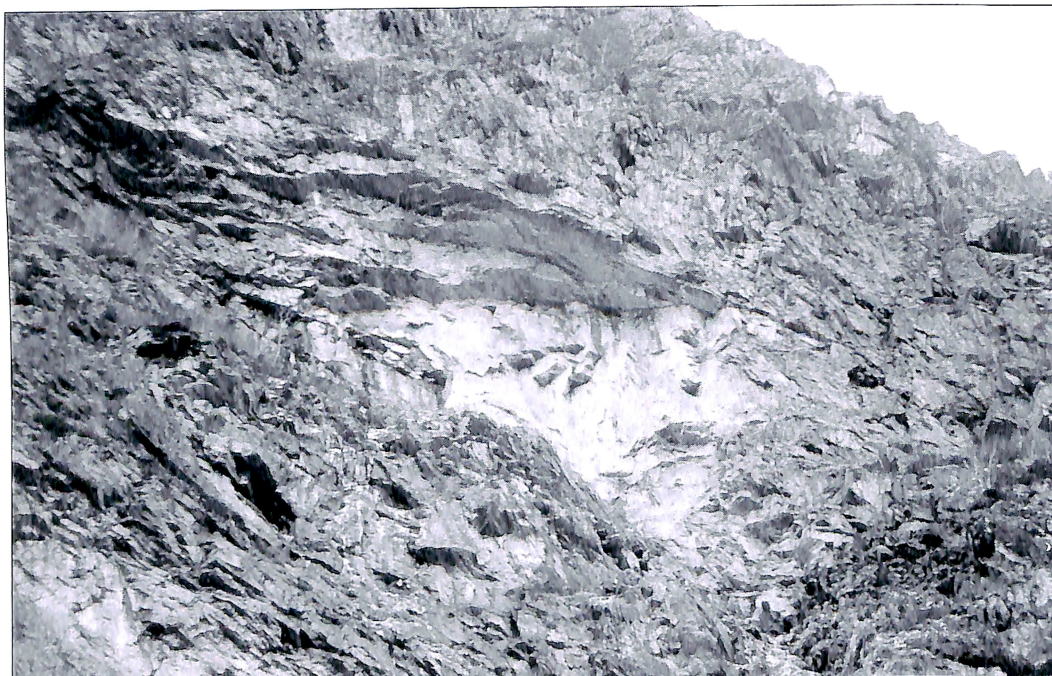
Steinras på riksveg 651 mellom Andaneset og Grevsneset

Den 2. mars 1993 gjekk eit større steinras på riksveg 651 mellom Andaneset og Grevsneset sør for Volda. Raset starta rundt 200 m ovafor vegen i ei nær vertikal fjellside. Fleire tusen kubikkmeter fjell lausna frå fjellsida, datt ned på ei fjellhulle og tok med seg ein del lausmasse vidare ned fjellsida. Raset fortsette nedover ei morene- og urdekt skråning og over vegen.



Synfaring på rasstaden.

(Foto: Møre-Nytt)



Raset lausna om lag 200 meter oppe i den stupbratte fjellsida, gjekk over vegen og vidare i sjøen.

(Foto: Kåre Ingolf Karlson)

Mykje masse før ut i sjøen, men eit ca. 3 m tjukt lag med både morene og stor blokk låg på vegen i 100 m lengde. Vegen låg på ein natursteinmur som delvis vart øydelagt. Raset laga eit ca. 10 m djupt overheng oppe i den bratte fjellsida.

Fjellet på strekninga mellom Andaneset og Grevsneset er svært oppsprukke. Vatn og frysing/tinging

gjer at sprekkene opnar seg. Når sprekkelopningane blir store nok, blir friksjonen for liten til å halde blokkene på plass. Då kjem det eit steinsprang eller steinras. Når det er komme på bristepunktet, er ofte soloppvarming, regn eller vind nok til å starte raset. På strekninga mellom Andaneset og Grevsneset kjem det relativt ofte stein ned på vegen.

I 1982 gjekk det eit tilsvarende ras på nær samme staden. Den gongen hang det igjen noko blokk oppe i rassåret som kunne lausne kva tid som helst. Då vart Forsvaret engasjert til å skyte ned dei farlege blokkene. Dei bombarderte det usikre partiet med granatar slik at blokkene lausna og rasa ned.

Stabiliteten i og rundt rassåret er ikkje så dårleg at

det er aktuelt å "angripe" fjellsida med kanonar denne gongen. To større ras innafor ein periode på 10-11 år frå same plassen tyder på at nedbrytinga går ekstra fort akkurat her. Det gjer at Vegvesenet sine mannskap vil halde staden under spesiell overvaking. På den måten kan ein vurdere om rasfaren aukar og eventuelt "angripe" med kanonar seinare for å reinnske ned farleg blokk.

Einaste måten å sikre strekninga mellom Andaneset og Grevsneset er å byggje ein 1500-1800 m lang tunnel. Ut frå fjellforholda vil ikkje det vere noko uoverkommeleg oppgåve, men det er ikkje til no sett av pengar til slik sikring. Det gjer truleg at trafikantane på denne strekninga enno ei tid må leve med ein ikkje 100 % trygg veg. I nær 3 veker måtte trafikantane kjøre anten om Aldalen mot irsta eller rundt Austefjorden og ferje Folkestad-Volda.

Kåre Ingolf Karlson

GRUNNERVERVSYSTEMET -

EIGEDOMSSEKSJONEN SITT NYE SAKSBEHANDLINGS- OG PROSJEKTOPPFØLGINGSSYSTEM

Eigedomsseksjonen har sidan januar 1989 brukt grunnervervsystemet. Dette er eit system som tek føre seg heile saksgangen i grunnervervprosessen. Frå avtale med grunneigar vert inngått og fram til ferdig oppmålt grunn og utbetaling av sluttoppgjer

Vegdirektoratet har vore ansvarleg for utviklinga av systemet som skal kunne nyttast i det daglege arbeid av alle på seksjonen.

Systemet inneheld 2 hovudregister:

1. Prosjektregisteret:

Her er alle opplysningane om eit prosjekt samla. Oppmålingsdata, økonomiske data, skjønnsinformasjon m.m. Eit prosjekt kan vere ein anleggsparsell, eit vedlikeholdstiltak, ei busslomme o.a.

2. Eigedomsregisteret:

Her blir kvar enkelt grunneigar registrert med alle opplysningar som gjeld grunnervervet.

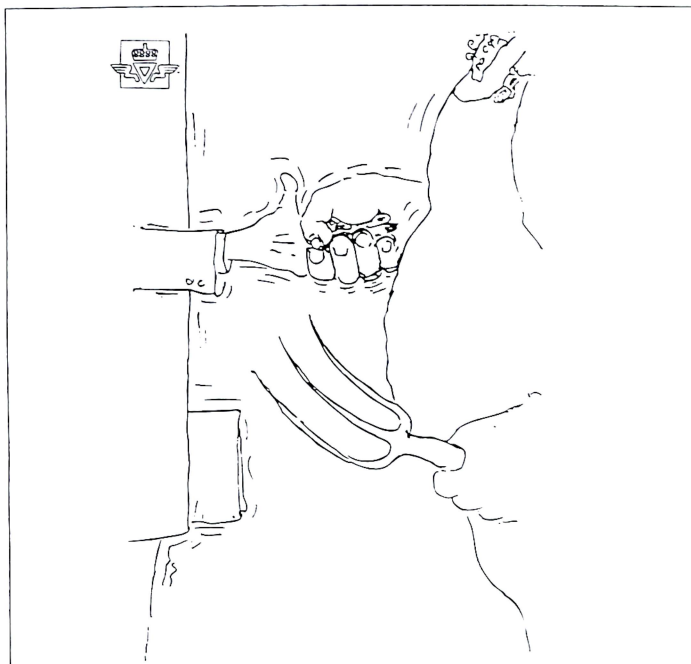
I systemet ligg det i alt 29 standardbrev og lister til bruk på alle nivå i grunnervervprosessen.

Når det gjeld utbetaling av grunnerstatningar har systemet gjort arbeidet vårt mykje lettare. Dette gjeld både ved utbetaling av forskott, sluttoppgjer og ved renteberekening.

I arbeidet med årsplanen kan vi hente ein god del opplysningar frå systemet. Vi kan t.d. hente fram antall avtalar som er inngått siste året, antall km målte grenser m.m.

Vi kan få mange opplysningar ut av systemet dersom oppfølginga er god og alle opplysningar vert lagt inn etter kvart som grunnervervprosessen går fram.

Systemet er lagt opp slik at også andre brukarar utanom eigedomsseksjonen kan få lesetilgang. Dersom nokon på t.d. anleggsavdelinga er inter-



essert i å følgje opp grunnkostnadene på eit prosjekt kan dei sjølv gjere det. Dei kan anten sjå på prosjektregisteret eller skrive ut ei utbetalingsoversikt over det aktuelle prosjektet.

Dersom nokon er interessert i lister utan å hente dei sjølve, skriv vi gjerne ut etter ønskje.

Utbetalingsoversikta er vel den mest aktuelle for andre utanom eigedomsseksjonen.

Dei som er interessert i å vite meir om systemet, eller vil ha lesetilgang, kan henvende seg til Nancy Austigard og få ei enkel bruksanvisning.

Nancy Austigard

NY FEIEMASKIN

18.-19. mars var det kurs og overlevering av ny feiemaskin på Årø vegsentral.

Feiemaskinen er en Schørling T.S.2-S, med beholdervolum på 10 m³ og 4000 l vanntank. Den har en feiebredde på 2,80 m pluss frontbørste og en sugevifte på 280 m³/min. Den har i likhet med to av dei andre feiemaskinene vi har, teleskopisk front-

børste for feiing av fortau og høytrykkspyling.

Feieaggregat er montert på Scania Chassis - type P.113 H.L 6x2. Pris for feieaggregat og chassis er 2,2 mill. kroner.

Ottar Brudeseth



SNØFRESING PÅ REINSFJELLET

Maskinavdelinga fikk i oppdrag fra Televerket å frese opp vegen til Reinsfjellet (994 m.o.h.). Dette arbeidet ble utført med vår beltgående snøfres Viking PEX 1400 og kjørere var Ottar Brudeseth og Jørgen Åsgard.

De startete 13. april og var ferdig 19. april. Snødybden var oppe i 6-8 m på det høyeste. Total lengde var 6 km. Denne vegen er svært bratt, opp til en stigning på 1:4, men beltfreseren greidde oppgaven.



Arnfinn Gautun

LIFJELLVEGEN 100 ÅR

I fjor hadde rv 74, "Lifjellvegen" 100-års jubileum, og den 19. juni i sommer vil Gosen vegvokterbolig igjen åpne sine dører for vegfarende.

Boligen er sammen med uthus fra Limandvika, flyttet fra sine gamle tomter i Lierne i Nord-Trøndelag, og gjenoppbygget på Norsk vegmuseum sitt område ved Hunderfossen.

Gosen vegvokterbolig ble bygget i 1890 på Lifjellet. Her skulle vegvokteren og hans familie bo, og i tillegg skulle reisende kunne ta inn ved behov.

Limandvika ligger ikke langt fra svenskegrensen, og vegvokteren som bodde her hadde atskil-

lig bedre vilkår med hensyn til husdyrhold og jordbruk enn sin kollega på Lifjellet. Så i uthuset fra Limandvika der Ringøy og Dagros var to av de første "beboerne" vil du den 19. og 20. juni møte andre dyr.

Du vil også møte vegvokteren og hans familie i Gosen disse dagene, og du vil få en og annen kulinarisk overraskelse fra Lierne. Den høytidelige åpningen skjer lørdag formiddag med avleveringsforretning. Her kommer gjester fra nord og sør, alle slags vegfarende og prominente personer.

Arrangementet skjer i sammenheng med MUSEUMSUKA. Da blir det liv og røre på hele

museumsområdet, og mange forskjellige aktiviteter - alt fra sang og musikk til gammeldagse leiker og eventyr for de minste.

Vi regner med du har tenkt å besøke Norsk vegmuseum i sommer, så hvorfor ikke gjøre det i uke 24? Da får du mer på kjøpet, og du er hjertelig velkommen!

Arrangementskomitèen
Statens vegvesen
Nord-Trøndelag

Måndalstunnelen åpnet:

EN RASFARLIG STREKNING MINDRE!

– Da tror jeg vi bare erklærer Måndalstunnelen for åpnet. Det var vegsjef Eivind Vollsets enkle ord før han og fire av hans

«menn» flyttet sperrebukkene og trafikk-skiltet og trafikken ble satt på den 2080 meter lange tunnelen.

Og i god Vegvesen-ånd ble de første bilførerne ønsket god tur på vegen med en gul rose og en informasjonsbrosjyre om tunnelen. Åpningen av Måndalstunnelen, onsdag 12. mai, markerte en ny milepæl for rassikringa i Møre og Romsdal, og tunnelen er en del av rassikringa på riksveg 9 mellom Veblungnes og Våge.

NESTEN RASSIKKER

– Nå er strekninga mellom Ålesund og Åndalsnes på det nærmeste 100 prosent rassikret. Riksveg 9 er en av hovedfartsårene for biltrafikken i Møre og Romsdal. Også lokalt har denne strekninga enorm betydning. I praksis kan vi nå si at ras ikke vil ramme trafikken mellom Ålesund og Åndalsnes. De to vanskelige partiene fra Veblungnes til Innfjorden og altså



På en enkel måte ble Måndalstunnelen åpnet. Vegsjef Eivind Vollset (midt på bildet) og fire av hans «menn», anleggsleder Jakob Engeseth (t.h.), anleggssjef Kjell Loen og arbeiderne Gisle Berli og Ragnar Samuelsen fjernet først kjepler og trafikkskilt før trafikken ble satt på.

Sæbøstranda til Sauset er sikret med innfjordstunnelen og nå Måndalstunnelen. Nå gjenstår en kortere strekning, Solstranda med Håvardsfonna og et mindre rasløp ved skjeringen ved Stolsvaet. Men det skal legges til at vi fortsatt har en del ugjort på riksvegen lengre opp i Romsdalen, sier vegsjef Eivind Vollset.

ANLEGGSDRIFTA

Anleggsdrifta med forskjering ved Måndalen startet opp bare dager etter at Innfjordstunnelen ble åpnet 1. november 1991. Drivinga av tunnelen kom i gang 17. januar 1992 og er drevet av Statens vegvesen Møre og Romsdal. Gjennomslaget kom 10. september i fjor.

Det er sprengt ut 124 000

kubikkmeter fast fjell. Tunnelmassen er delvis bruk til lokale utfyllinger og omlag 100 000 kubikkmeter er fraktet på lekter til Tresfjorden for bruk til en eventuell framtidig bru over Tresfjorden. 10 116 fjellbolter er satt inn og det er brukt 1 283 kubikkmeter fiberarmert sprøytebetong til sikring av fjell i vegger og tak. 16 000 kvadratmeter vannsikringshvel og omlag 4 000 kvadratmeter uisolert vannsikringshvel er montert.

Måndalstunnelen med tilstøtende veger er kostnadsregnet til 65 millioner 1993 kroner og er finansiert over statsbudsjettet.

TAKKNEMLIG

Ekteparet Karin og Kåre Waksvik var blant de første som tok tunnelen i bruk, og

de to lærerne har i mer enn 17 år hatt riksveg 9 mellom Måndalen og Vågstranda som arbeidsveg. Med åpninga av Måndalstunnelen har begge fått en sikrere arbeidsveg.

– Vi er takknemlig for at Måndalstunnelen er kommet. Arbeidsvegen blir nå litt mindre nervepirrende vinterstid, sier de to som fikk full støtte av Leiv Vikås. Han sa: – Måndalstunnelen er et slag for sikkerheten på mer enn en måte.



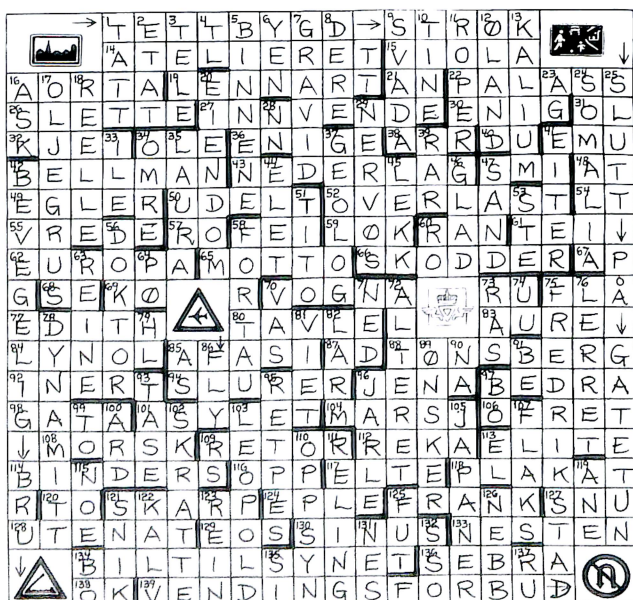
Arbeidet foregikk til bare minutter før Måndalstunnelen ble åpnet.



Førstesekretær Liv Andreassen ved Vegkontoret delte i god Vegvesen-tradisjon ut gule roser til de første bilførerne. Og den første var Anett Alm fra Ålesund.

VANNRETT	78. Røykstue
1. Dekke	80. Kule
6. Se ill.	81. Slit
14. Kjøpstevne	82. Skrift
16. Kapasitet	84. Hvis
17. Bilørg.	86. Mineral
18. Bompengeanlegg	88. Lotteri
20. Elv i M & R	90. Se ill.
24. Gjerrigknark	94. Drikk
26. Bajas	96. Sporte
28. Kjepphester	97. Slager
31. Sparke ball	100. Interj.
32. Måned	102. Nest
33. Hest	103. Dessert
34. Språk	104. Oppløse
35. Egen	105. Viadukt
36. Knikse	106. Stivfrossen
38. Nyre	109. Kry
39. Naboer	110. Hjemlengsel
40. Frukt	116. Slette
42. Mot	117. Fisk
43. Hast	118. Ribbe
44. Byrå	119. Kommune i M & R
45. Pikenavn	121. Uro
47. Lyskilder	122. Smile
49. Naboer	123. Dikterprest
50. Horn	126. Idet
52. Musikkinstrument	127. Spill
53. Svele	128. Tone
54. 6363	130. Tall
58. Sløve	131. Europeer
61. Karakter	132. Lokkemat
62. Yrke	133. Morene
64. Banke	134. Trafikkåre
65. Pikenavn	135. Eremitt
66. Skuespiller	136. Vrake
69. Ikke	137. Skred
70. Risene	139. Se ill.
71. Brensel	140. Dekke
72. Ordenstall	
73. Land	
75. Ta av	
76. Respekt	

LODDRETT	79. Siste skrik
1. Organisk forbind.	83. Kj.tegn
2. Drikk	84. Vi
3. Av	85. Se ill.
4. Blomsterstand	87. Se ill.
5. Søker	89. Kjedelig
6. Trafikksikringsmidd.	91. Vokalen
7. Før	92. Spole
8. 8390	93. Tillate
9. og pleti	95. Åsside
10. Pronomen (nyn.)	98. Blåse
11. Fugl	99. Spire
12. Moderne	101. Hjørne
13. Sikkerhet	105. Leve
15. Ettermat	106. Keiser
18. Se ill.	107. Blad
19. Hovedveg	108. Bakdel
21. Dessert	111. Veger
22. Tilbakeholdent	112. Dyr
23. Gjøgler	113. Merke
25. Like	114. Øgle
27. Sluttord	115. Mønster
29. Den dag i dag	116. Musikkstykke
30. Styre	120. Tyve
37. Påståelig	124. Haug
41. Fisk	125. Skritt
46. Ensom	129. Fyr
47. Se ill.	130. Skipper
48. Kvinnedrakter	138. Gull
51. Rot	
53. Heiseinnretning	
55. Opphøyet sete	
56. Fuglen	
57. Frossen jord	
58. Se ill.	
59. Jap. skuespill	
60. Tone	
62. Briks	
63. Opera	
67. Ankomme	
68. Forgiftet	
74. Dyr	
77. Nett	



LØSNING PÅ «VEGKRYSS NR. 1-93»

VINNERE BLE:

1. Klara Småge, Molde
2. Wenche-Karin Skarmyr, Kvamsøy
3. Kristian Myrstad, Liabygda

Vi gratulerer vinnerne.

KRYSSORD av konsulent Terje Haug

	1	2	3	4	5		→	6	7	8	9	10	11	12	13	↓	
↓	14					15	→ 3,5 m ←	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									
72					73				74	75			M		76	77	
↓	78	79		80		81			82			83	↓	84	85	86	87
88				89	90	91	92			93				94	95	96	
97		98		99					→			100	101		102		
103				104								105		106		107	108
109			110		111	112	113		114	115	116		117		118		
119		120			121		122		123		124	125	126		127		
128	129			130		131					132		133		134		
135									136				137	138			
139								→			140						↓

De tre første riktige løsninger premieres med 2 Flaxlodd.

Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 2 - 93» og sendes
 Vegkontoret
 Fylkeshuset
 6400 Molde

innen 6. juni 1993

Innsender:.....

Adresse:.....

Postnr.: Poststed:.....

SKYTING – KLUBBMESTERSKAP

Bedriftsidrettslaget har avviklet sitt første klubbmesterskap i luftgeværskyting. 12-15 skyttere har jevnlig møtt opp på skytekveldene i kjelleren på Fylkeshuset. Klubbmesterskapet har gått over 12 kvelder hvor de 5 beste skytterne for hver skytter var tellende. 21. april var det premieutdeling og sosialt samvær.

Klubbmester 1993 ble Arvid Bøe med 455 poeng. På de neste plassene fulgte:

2. Tore Andersen - 449 poeng
3. Arvid Talset - 435 poeng
4. Bjørn Andersen - 429 poeng
5. Erling Rørhus - 427 poeng

Den videre rekkefølgen var nr. 6 Rolf Arne Hamre, nr. 7 André Moltubakk, nr. 8 Per Åge Brevik, nr. 8 Ingvar Rødal, nr. 10 Stig Folkestad, nr. 11 Magne Flemsæter, nr. 12 Svein Sæterbø, nr. 13 Kolbjørn Engen, nr. 14 Lars Øie, nr. 15 Odd Arild Lindseth, nr. 16 Asbjørn Molaup, nr. 17 Terje Fugelsnes.

Høyeste poengsum oppnådde Asbjørn Ødegård med 457 poeng, men som aktiv skytter måtte han stille utenfor ordinær konkurranse.

Vi håper på enda bedre opplutning om skytekveldene fra høsten av, der vi har særlige forhåpninger om en stor og fyldig dameklasse.

Skytegruppa

ETATSMEISTERSKAP I LANDEVEGSLØP

Bedriftsidrettslaget "Vegil" ved Sogn og Fjordane vegkontor vil på ny arrangere etatsmeisterskap i landevegsløp den 28. og 29. mai i år. Løp og tevlingar vert som tidlegare år, og det er to løp som inngår i meisterskapet.



Johan Sudmann, her i fint driv under fjorårets "Krifastløp", er klar for blomstringsløpet i Sogn og Fjordane.

VEG-CUP I FOTBALL 1993

Hele 18 herrelag og 15 damelag er på meldt til årets fotball-cup. Det vil si at ca. 500 fotballgjerne vegvesen-folk vil møtes til kamper i Trondheim, dagene 4.-5. juni. Det er vegkontorene i Nord- og Sør-Trøndelag som i fellesskap har ansvaret for gjennomføringen av dette gigantarrangementet.

Arrangementskomitèen har det hele under full kontroll og lover at alt skal fungere prikkfritt fra første avspark. Det er Ola Rostad fra Nord-Trøndelag som er toppleder for turneringen og med seg i styringsgruppen har han, fra sitt fylke: Ingunn E. Ystad, Edith Skjemstad og Bjørn Erik Tessem. Fra Sør-Trøndelag: Nils Åge Austrheim, Ivar Faksdal og Heidi Johansen. For øvrig er det oppnevnt en hel rekke underkomitèer for å ta seg av det praktiske opplegget.

–Kampene spilles på Lade fotballanlegg, i Trondheim, der alt ligger godt til rette for å ta i mot et såpass stort arrangement. Innkvarteringen blir i Trondheim sentrum med gangavstand til alle tiltak utenom fotballbanen, sier Ola Rostad som ber oss legge til at deltakerne ønskes velkommen til glade fotball dager i Trondheim.

DET FØRSTE ER:

Blomstringsløpet

fredag den 28. mai. Løypa er 4,2 km og går på asfalt. Stort sett flat gangveg med start på Leikanger og innkomst på Hermansverk. Det andre løpet er:

Vikingsløpet

lauddag den 29. mai. Løypa er 21,1 km lang, med start i Balestrand, rundt Esefjorden og attende.

SOSIALT PROGRAM

Fredag:

Vi møtest på Kaien Cafe og Restaurant på Hermansverk frå kl. 2100. Restauranten ligg ved sjøen og vi satsar på fint ver og bryggedans!

Laurdag:

Bankett på Sognefjord Turisthotell kl. 2000 med premieutdeling for etatsmeisterskapet.

Søndag:

Det vert høve til å bli med på tur til Urnes. Vi reiser med buss/bil i 10-tida til Solvorn (vel 3 mil) der vi etter ein kort båttur er på Urnes. Her kan vi velje om vi vil ha omvisning i Urnes stavkyrkje og/eller Urnes båtbyggeri. Grilling ved sjøen. Vi er attende på Hermansverk ca. kl. 1500.

*Velkomen til Sognefjorden
livsstilsveke!*

Nesten yngst i landet



Ståle Solheim



Bent Helge Sjørnsen har tatt over for "gammelmesteren" Ståle Solheim i T-3.

– Jeg er ikke landets yngste vegmester, men jeg tror at jeg nok er blant de yngste. Derimot er jeg den yngste vegmesteren i Møre og Romsdal.

Foran oss sitter Bent Helge Sjørnsen, nesten nytilsatt vegmester i T-3, Stranda. Det var i mars 27-åringen tok over gjøremålene etter "gammelmesteren" Ståle Solheim. Pensjonisten kunne, da han ryddet pulten, se tilbake på 42 års tjeneste i Statens vegvesen. Ståle Solheim ble tilsatt i 1977.

Det er altså tett inn på 40 års aldersforskjell mellom de to. Begge hadde sitt virke i etaten før de fikk det overordna ansvar for T-3. Ståle Solheim var mellom

annet på anlegg både på Hellesylt og Stranda før han flyttet inn på vegstasjonen.

Bent Helge Sjørnsen har siden 1987 vært tilsatt ved Statens vegvesen Akerhus. Han forlot jobben som anleggsleder for deler av E6-utbyggingen og opprustingen av OL-vegene i fylket til fordel for Sunnmøre.

- Litt hjemlengsel hadde vel kona og jeg, også. At vi ønsket et annet oppvekstmiljø for smårollingen, at

jeg ikke hadde noe imot nye arbeidsoppgaver, og ikke minst at jeg hadde lyst på utfordringen som vegmester kan du vel si var årsakene til at vi flyttet hit opp. Jeg er jo selv sunnmøring, født og oppvokst på Giske, forteller Bent Helge Sjørnsen.

Både "gammelmesteren" og "nymesteren" skal fortsatt jobbe – om ikke på lag så litt på avstand i etaten. Ståle Solheim kunne ikke helt forlate "vesenet", og han var da heller ikke vanskelig å overtale da han fikk forespørsel om å være vegåpner på Geirangerfjellet nå i mai.

- Jeg ble spurt om å ta et tak når vegen skal ryddes.

Det var ikke så alt for vanskelig å si ja. Jeg har alltid trives godt ute i felten, vedgår Solheim.

- I tillegg til forefallende arbeid og det som ellers dukker opp, er jeg travelt opptatt med økonomioppfølging. Budsjettet er ganske stramt for tiden, sier Sjørnsen.

Trivselen, jo, den har alltid vært stor. For oss begge vil det på hver vår plass være nok av oppgaver å ta fatt på. Ingen av oss vil sitte å tvinne fingre. Svarer Bent Helge Sjørnsen og Ståle Solheim, som samtidig ønsker hverandre lykke til med gjøremålene i sin hverdag.



Rundt om i fylket



Stor trafikkauke

For første gong på mange år har Vegdirektoratet no registrert ein markert auke i vegtrafikken. I februar i år voks trafikken med 2 prosent i høve til same månad i fjor. Ved slutten av mars månad var auken på 1,4 prosent. Undersøkinga fortel elles at det er ingen skilnad i trafikkauken mellom tettbygde og gravgrendte strøk. Vi kan vidare fortelje at det er venta ein stor auke i turisttrafikken i Møre og Romsdal til sommaren.

80 000 hadde ikkje betalt

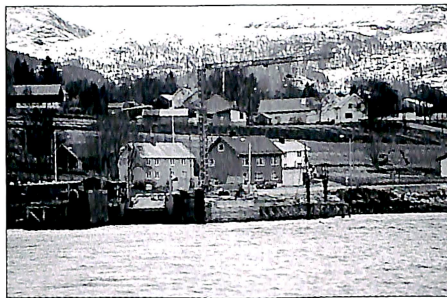
Rundt 80 000 motorvogneigarar fekk i mars skriftleg påminning frå Statens vegvesen om å betale trafikkforsikringa. Dette gjaldt eigarar av motorvogner som har mangla gyldig forsikring sidan før november i fjor. Krava som vart sende ut, var eit forsøk på å rydde skikkeleg opp i trafikkforsikringa. Tre månader er gått, og det hadde vore artig og fått vite kor mange som enno ikkje har gjort opp for seg.



Nye rasteplassbord

Modellsnekker Odd Halvorsen har konstruert en ny type rasteplassbord.

Bordene er i produksjon, og flere av bordene er alt plassert ut forskjellige steder i fylket. Bordet har en total bredde nede på 200 cm, den totale bredde oppe er 232 cm, lengden er 190 cm, mens bordplata og setet er henholdsvis 80 cm og 49 cm bredt. Understell, sete, rygg og bordplate er laget av 2" x 5" impregnerte materialer. Bestilling sendes Kjell Sagli, Maskinavdelinga, Molde.



Ny Halsaferrykai

Arbeidet med bygging av ny ferykai på Halsaferry, som starta opp først på mars, er no i full gang med fem mann. Første platefelt vart støypt 29. april. Kaia skal etter planen stå ferdig 1. oktober i år.



Berre for å nemne det.....

Dette bildet har vi tatt med for å minne om at det framleis ligg store mengder skogsvirke lagra langs offentlege vegar i Møre og Romsdal. For å ha sagt det på nytt, skogsvirke må ikkje i noko tilfelle plasserast nærare vegen enn tre meter. Uhell grunna i eksempler som her på bildet har alt skjedd, og vil kunne skje på nytt. Vi berre nevner det slik i forbifarten ...

Rett fra Hjertet

"Har du noe på hjertet" heter innringingsspalten i Kristiansundsavisen "Tidens Krav". Alle er vi vel litt svake for skryt. Her er to hyggelige meldinger, sakset i avisa med en dags mellomrom.

"Lørdag ringte noen fra Flatsetsundet til Frei vegstasjon for å fortelle om mye sandstøv på veiene. Det tok bare en time før noen kom og sprøyttet på noe for å få dempet støvet. Dette er meget god service etter arbeidstid, mener en av de glade beboerne som gjerne vil skryte."

"Jeg vil gjerne få skryte litt av veiarbeiderne som holde på inne i Todalen. Trafikken på Todalsveiene er så stor at den må være til irritasjon. Men veiarbeiderne er raske i vendingene, og de er alltid like blide. Nå får vi endelig bra vei her, og det har vi stort behov for, sier en kvinnelig innringer fra Todalen."



En sprinter går i mål

Det var en sprek 66-åring som onsdag 31. mars hadde sin siste arbeidsdag ved biltilsynet i Kristiansund. Seksjonsleder Emil Rødsand begynte ved bilsakkyndige i Kristiansund 1. oktober 1961, samtidig med overføringen av bilregisteret fra politiet. Fra 1978 har han ledet kontorseksjonen.

Som pensjonist regner han med å få bedre tid til sin store hobby - løping! En aktiv idrettskarriere har ført til at det er en særdeles oppegående person som tar fatt på pensjonisttilværelsen.

På grunn av tekniske
problemer falt deler av
teksten, på noen artikler,
ut i forrige nr. av
Veg og Virke.
Artiklene gjengis her
i sin helhet.

Red.