

BIBL

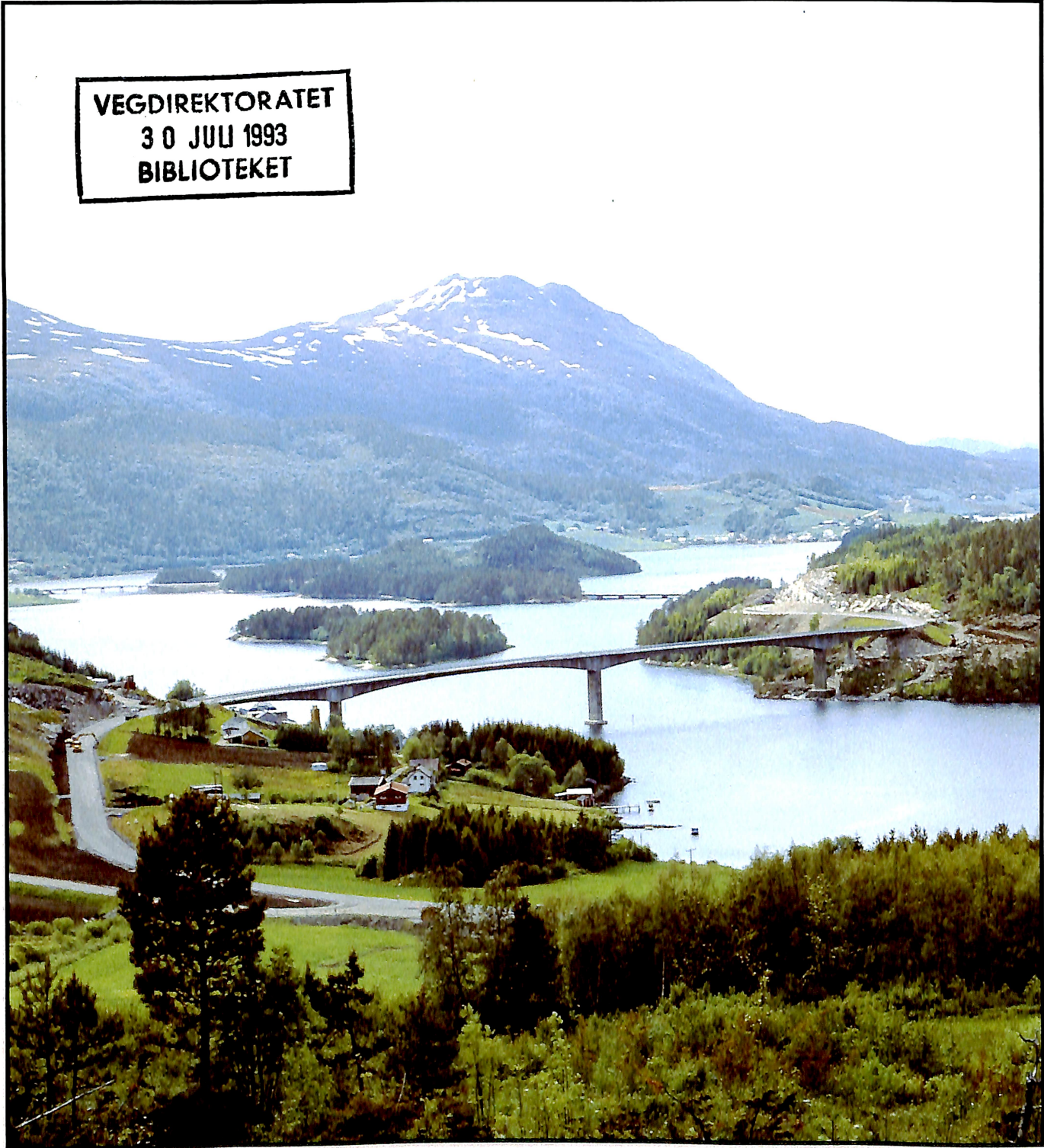
# Veg og Virke

Bedriftsblad for

Statens vegvesen Møre og Romsdal

Nr. 3 1993 21. årgang

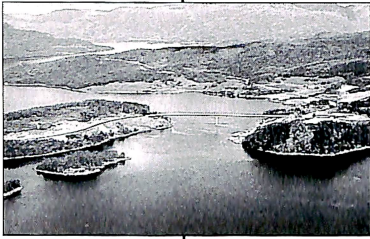
VEGDIREKTORATET  
30 JULI 1993  
BIBLIOTEKET



**Statens vegvesen**  
Møre og Romsdal



# INNHALD



## PROFILAR

30 år på anlegg ..... 18

## VEGNYTT

Langtidsplan 1994 – 97 ..... 3  
NVVP 1994 – 1997 ..... 4  
Langtidsplan for fylkesvegar ..... 7  
Eiksundsambandet ..... 16  
Siste nytt på stikningsfronten ..... 17  
Valsøyfjordprosjektet åpnet ..... 12-13

## BILTILSYNET

Vi måler avstander ..... 10  
Sikkerhetskontroll ..... 11  
Ulovlig med kufanger ..... 17  
Ny løft i Kristiansund ..... 14

## LABORATORIET

Sjøboring, en spesialitet ..... 9

## BRU- OG FERJEKASEKSJONEN

Forsker og utvikler bruvedlikeholdet ..... 15  
Vi bygde Svensby ferjekai ..... 20

## VI BESØKTE LILLEHAMMER

..... 21

## PERSONALIA

..... 8

## KJØP EN DRESS, DA VEL

..... 14

## BEDRIFTSIDRETT

..... 19

## KRYSSORD

..... 22-23

## SISTE SIDE

Nytt frå Møre og Romsdal ..... 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 meiningstryningar gjer nødvendigvis ikkje greie for etatens offisielle haldningar.

Framsida: Valsøyfjordprosjektet.  
Foto: Statens vegvesen Møre og Romsdal

Deadline for neste nr. er 19. august 1993.

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



# LANGTIDSPLANAR 1994-97

I løpet av juni i år var to viktige saker for verksemda vår dei næraste åra oppe til politisk behandling. Den 9. juni vedtok fylkestinget langtidsplan for fylkesveggar 1994-97, og ei veke seinare var Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97 oppe til behandling i Stortinget.

## LANGTIDSPLAN FOR FYLKES- VEGAR

Samferdselsutvalet i fylket drøfta denne saka i fleire møte for å kome fram til ein så riktig investeringsprofil som mogleg. Det var klart at det ville bli knapt om midlar og det var viktig å bruke dei slik at nytteeffekten vart størst mogleg. Samferdselsutvalet meinte vi burde basere oss på investeringsramme om lag som i perioden 1990-93. Under den seinare behandling i fylkesutval og til sist i fylkestinget, vart ramma redusert og enda opp med 98,5 mill. kroner for heile perioden. Dette svarar til om lag 25 mill. kroner kvart år i perioden frå fylkeskommunen si side.

I tillegg til dette kan vi rekne med eit tilskot frå staten på om lag 16 mill. kroner kvart år, slik at det samla vert vel 40 mill. kroner årleg. Av desse løyvingane vil om lag 2/3 gå til forsterking til 10 tonns aksellast på dei viktigaste fylkesvegane som fyller føresetnadene for statstilskot.

For tiltak på den meir sekundære delen av fylkesvegnettet vert det berre svært små beløp. Det er elles sett av mindre beløp til gang-/sykkelveggar og trafikktryggingstiltak. Vi må såleis innstille oss på mindre anleggsverksemd i fylkesvegsektoren dei næraste åra.

Det som endå verre er, er dei alt for knappe løyvingane til vedlikehald av fylkesvegnettet. Her har vi trass trafikkauke og større slitasje ved auka aksellast, hatt ein realnedgang på om lag 20 % sidan 1986. Løyvingane er no så knappe at vi slit på vegkapitalen. Det kan ikkje gå i mange år før det gir synlege negative resultat. Aller mest påtrengjande no er behovet for å få gjort noko med dei store skadene vi har fått på betongbruene som følgje av

saltinntrenging. Her kan det gå mot krise om vi ikkje maktar å følgje opp med utbetringstiltak. Dersom det ikkje vert mogleg å få auka vedlikehaldsbudsjettet i åra som kjem, kan vi bli tvinga til å foreslå bruk av dei knappe investeringsmidlane til opprusting av bruene.

Dei knappe vedlikehaldsløyvingane gir også for låg fornyingstakt av faste dekker, vedlikehald av grusvegane og til grøfter og stikkrenner m.v.

I det heile ser det ikkje lyst ut når vi tenkjer på alle påtrengjande oppgåvene i fylkesvegsektoren. Men vi må også sjå dette som ei stor utfordring i det vi legg stor omtanke og arbeid i å planleggje alt arbeid og alle tiltak i såvel anlegg som vedlikehald slik at kvar krone gir maksimal utteljing.

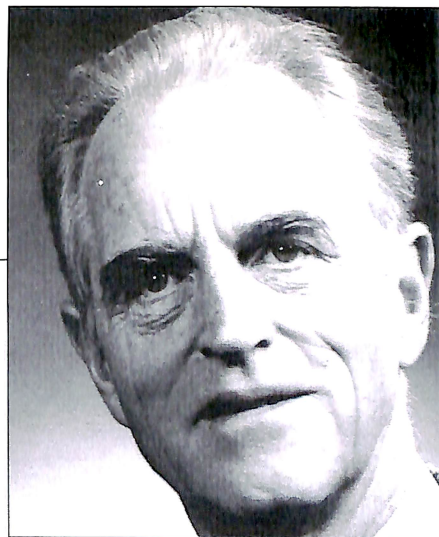
## NORSK VEG- OG VEGTRAFIKK- PLAN 1994-97

Vårt forslag for perioden vart drøfta fleire gonger i samferdselsutvalet før fylkestinget ga si tilråding i juni i fjor. Under heile denne prosessen låg det til grunn ei planleggingsramme på om lag 800 mill. kroner.

Fylkestinget slutta seg med berre nokre få flyttingar av småbeløp til vegsjefen sitt forslag.

Men eitt av forslaga frå fylkestinget, løyving av 10 mill. kroner til oppstart av Eiksundsambandet, ville få så store konsekvensar i den etterfølgjande planperiode 1998-2001 at vegsjefen ikkje fann det riktig. Det er nemleg også så store andre bindingar i same periode, med innfartsveg til Ålesund som den største, at det ville bli for lite att til ombygging og forsterking av eksisterande vegnett med oppstart av eit nytt storprosjekt i tillegg. I den samanheng er det nok å minne om at vi enno har over 100 km av riksvegane med grusdekke, jumboplass på landsbasis.

Vidare har vi omfattande rassikringsoppgåver, veggar med dårleg geometrisk standard og liten bereevne og



E. Vollset

stort behov for gang- og sykkelveggar m.v.

Men det er klart at etter at vegplanramma gjennom Stortingsmeldinga om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97 er auka frå 800 mill. kroner til 900 mill. kroner og ved seinare behandling i Samferdselskomitéen og Stortinget er komen opp på 932 mill. kroner, er situasjonen endra med større opning og høve til oppstart av nye storprosjekt.

Oppstart av Eiksundsambandet i slutten av perioden 1994-97 inneber at anlegget må fullfinansierast i perioden 1998-2001. Og vi må kunne rekne med at denne bindinga vert følgd opp med tilsvarande større løyvingar slik at alle påtrengjande oppgåver på eksisterande vegnett ikkje må "leggjast på is".

Samferdselskomitéen har i si behandling av Stortingsmeldinga om vegplanen mellom anna bede om at det vert halde fram med planlegginga av Lepsøybrua/Nordøyvegen og Todalsfjordprosjektet.

Det er rimeleg å tru at dette har skapt store forventningar og optimisme i dei distrikta der desse prosjekta ligg. Eg vonar dei ikkje vert vonbrotne. Dette er gode og viktige prosjekt. Men dersom det skal finnast plass til løyvingar på denne sida av århundreskiftet, må riksvegløyvingane til fylket opp på eit langt høgare nivå.

Når det elles gjeld samferdselskomitéen si behandling av vegplanen, må det kunne konstaterast at lokale delegasjonar frå fleire område i fylket synest å ha hatt betydeleg gjennomslagskraft.

E. Vollset





## NORSK VEG- OG VEGTRAFIKKPLAN 1994-97

Etter drøftingar i Stortinget av Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97 har Møre og Romsdal fått ei økonomisk ramme på 932 mill. 1993-kr. Planleggingsramma som Vegdirektoratet gav for utarbeiding av forslaget vårt til NVVP, var 770 mill. 1991-kr (tilsvarar ca. 800 mill. 1993-kr). I Stortingsmelding nr. 34 vart beløpet auka til 900 mill. kr.

Vi er sjølv sagt svært taknemlege for denne auken i ramma til veginvesteringar i perioden 1994-97.

Konsekvensen av investeringsplanen er at det trengst ca. 600 mill. kr i 1998-2001 til å fullføre tre prosjekt som er i gang i 1997. (Riksveg 653 Eiksundsambandet, riksveg 1/riksveg 9 Spjelkavika og riksveg 62 Øksendals-tunnelen.) Med ei økonomisk ramme på ca. 900 mill. kr i denne perioden blir det svært små midlar til andre heilt nødvendige tiltak både på stamvegnettet og andre viktige riksvegruter i fylket. Dette vil vere svært uheldig m.a. for dei mange transportane med vogntog til og frå fylket.

I Stortingsmeldinga er det sett av for små midlar til å oppretthalde dagens vedlikehaldsstandard på riksvegnettet. Sjølv om totalbeløpet enno ikkje er fordelt på fylka, kan det vere grunn til å frykte at det også i Møre og Romsdal blir dårlegare vedlikehald av riksvegnettet i 1994-97.

### Økonomiske rammer 1994-97 for heile landet

Norsk veg- og vegtrafikkplan (tidlegare Norsk vegplan) har alltid vore bygd på økonomiske rammer. Dermed har Stortingsmeldingane om NVVP vorte realistiske planar som blir lagt til grunn for dei årlege statsbudsjetta.

	Løyvd 1990-93	St.meld. forslag 1994-97	Vegdir. forslag 1994-97
Vegadministrasjon	5 847	5 800	5 800
Drift av staten sine vegar	14 634	15 550	17 100
Staten sine veganlegg	17 806	17 200	15 650
Tilskott fylkesvegar	1 028	1 050	1 050
Sum	39 315	39 600	39 600
Bompengar m.v.	7 200	4 200	4 200

Dette viser at departementet har redusert investeringane med 606 mill. kr frå 1990-93 til 1994-97, som tilsvarar ein reduksjon på 3,4 %.

Investeringsplanen fører til at det i perioden 1998-2001 trengst 7,1 mrd. kr til å fullføre prosjekt som er i gang i 1997.

### Redusert vedlikehaldsstandard

Vegdirektoratet har tilrådd eit noko høgare nivå og ei anna fordeling av ramma til vegføremål enn departementet har lagt til grunn. Innafor ramma på 39,6 mrd. kr har



Vegdirektoratet rådd til at den felles ramma til vedlikehald og ferjer bør vere minst 17,1 mrd. kr, og at investeringsramma blir tilsvarande mindre. Vegdirektoratet meiner dette er nødvendig for å oppretthalde ferjetilbodet og vegstandarden, innfri aksellastmålsetjinga, sikre tilstrekkeleg bruvedlikehald og ta seg av nye oppgåver (m.a. miljøomsyn) innan vedlikehaldet. Det vil også bli auke i kostnadene pga. lengre veglengde og større trafikk.



Konsekvensane av for små midlar til vedlikehald kan bli dårlegare vegdekke og dermed auke i kjøre- og tidskostnader for trafikantane. Dessutan kan det bli fleire ulykker.

Midlane til vegvedlikehald er enno ikkje fordelte på fylka.

### Investeringsnivået i Møre og Romsdal

I Stortingsmeldinga er det lagt til grunn at fylket vårt skal få 900 mill. 1993-kr i 1994-97. I 1990-93 har vi hittil fått (i 1993-kr):

Ordinære investeringsmidlar	807 mill. kr
Sysselsetjingsmidlar	93 mill. kr
Andre riksvegmidlar	137 mill. kr
	<hr/>
	1037 mill. kr

Fordeling av investeringsmidlane:

	Vegkontoret sitt forslag til NVVP <sup>1)</sup>	Stortingsmeld.
Stamvegar	168	168
Andre riksvegar	430	543
Andre tiltak	204	189
	<hr/>	<hr/>
	802	900

1) Basert på økonomisk planleggingsramme 770 mill. 1991-kr som Vegdirektoratet gav.

Samferdselskomitéen i Stortinget har i si behandling av Stortingsmelding nr. 34 om Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97 gitt desse merknadene når det gjeld Møre og Romsdal:

Komitéen vil be om at planlegging av Lepsøybrua/Nordøyvegen og Todalsfjordprosjektet blir følgd opp.

- Komitéen vil be om at det blir sett av 20 mill. kr til opprusting av fylkesvegen til Todalen. Komitéen ber departementet vurdere ei omklassifisering av denne veggen til riksveg.
- Komitéen vil be om at riksveg 650 Sjøholt og Stordal og riksveg 661 i Haram kommune blir tilført 8 mill. kr og 4 mill. kr til opprusting.
- Komitéen sitt fleirtal sluttar seg til prioriteringa av Eiksundsambandet.

Dermed har komitéen auka investeringsbeløpet i Stortingsmeldinga frå 900 mill. kr til 932 mill. kr. Auken som komitéen har gjort både her i fylket og i andre fylke skal dekkjast ved å redusere administrasjonsbudsjettet.

Det blir no spanande å sjå i kor stor grad det blir økonomisk mogleg å følgje opp NVVP i dei årlege budsjetta.

Møre og Romsdal sin del av den økonomiske ramma som er fylkesfordelt blir i følgje stortingsmeldinga 5,3 %. Denne fordelinga har utvikla seg slik:

PERIODE	1970-73	1974-77	1978-81	1982-85	1986-89	1990-93	1994-97
Prosentdel	6,3	6,6	6,7	6,7	5,8	5,9	5,3

### Prosjekt som er venta løyving i 1994-97

Etter behandlinga i Stortinget har desse prosjekta fått midlar i NVVP 1994-97 (beløp i mill. kr i parantes):

#### Stamvegar (totalt 168 mill. kr)

Rv 1: Bjørkedalen (7), Kile (4), Bergehalsen-Sør Vartdal (14), Solevågseidet (36), Blindheim-Spelkavik-Lerstad (52 av totalt behov 310), Digernes-Svorta (16), Valle-Håhjem (17).

Rv 9: Veblungsnes (11,5), Innfjorden-Søviknes (10,5).

#### Andre riksvegar (totalt 543 mill. kr + 32 mill. kr som er påplussa av samferdselskomitéen i Stortinget)

Strekingsfordelt i Stortingsmeldinga/komitéinnstillinga (400 mill. kr):

- Krifast (80).
- Rv 1 Remmem-Vestnes bru (45).
- Rv 62 Grytnes-Usma (4), Øksendal-Storvika (61).
- Rv 680 Linvåg-Leira (4), Aursundprosjektet (104).
- Rv 653 Eiksundsambandet (50 av totalt 450, bompengar dekkjer 125-150).
- Fylkesveg til Todalen (20).
- Rv 650 Stordal-Sjøholt (8).



- Rv 661 Haram (Hofset) (4).
- Rv 60 Hellesylt og
- Rv 63 Geiranger (20).

Ikkje strekningsfordelt (175 mill. kr), og der reknar vi med at desse prosjekta er med:

- Rv 60 Magerholm fk. (16) og Tronstad (11).
- Rv 61 Hareid fk. (3), Årvik fk. (3).
- Rv 63 Oppland grense-Eidsdal (15), Linge-Sogge (20).
- Rv 64 Sylte-Vevang (24).
- Rv 651 Volda (3).
- Rv 652 Voldshammaren (11).
- Rv 653 Rjånes fk. (6) (som følge av Eiksundprosjektet blir det inga investering?)
- Rv 654 Straumsstraumen (16).
- Rv 655 Lekneset fk. (4).
- Rv 659 Myklebust fk. (3).
- Rv 665 Lundbakken-Aspås (22).
- Rv 670 Røkkum fk. (9).
- Fylkesveg Horsgård-Buvik (5).

### Andre tiltak (189 mill. kr)

- Gang-/sykkelveggar (45)
- Trafikksikringstiltak (54)
- Kollektivtrafikktiltak (4)
- Miljøtiltak (16)
- Anna (70)
  - \* planlegging 27
  - \* mindre utbetringar
  - \* servicetiltak (m.a. rasteplassar) } 43

Til disposisjon (burde vore 14-18 mill. kr) (0).

### Gang-/sykkelveggar

Staten tek det fulle ansvar for bygging medrekna grunnerverv frå 1. januar 1994. Staten tek over ansvaret for vedlikehald frå 1. januar 1995. Før den tid skal det skje ei omklassifisering av gang-/sykkelvegane og staten må overta grunnen som gang-/sykkelvegane er bygd på. Det blir ein relativt stor innsats i 1994-97 med bygging av nye gang- og sykkelveggar.

### Aksjon skoleveg

Aksjonen starta i 1979 og vil halde fram i 1994-97. I NVVP 1994-97 er det rekna med 180 mill. kr til dette tiltaket.

### Miljøtiltak

Det vil skje ei relativt sterk satsing på dette området. Her i fylket er det få personar som er plaga av luftforureining frå vegtrafikken, og derfor vil innsatsen i stor grad bli retta mot støyttiltak. Miljøkontroll vil kome sterkare inn i kjøretøykontrollen.

### Trafikksikringstiltak

Innsatsen på dette området vil bli ganske stor i 1994-97. Løyvinga er på heile 54 mill. kr.



### Mindre utbetringar

Det var tanken at ein stor del av midlane til mindre utbetringar i forslaget vårt skal brukast til forsterking av viktige riksveggruter. Eit mindre beløp var tenkt sett av til rassikringstiltak.

### Bindingar for NVVP 1998-2001

Konsekvensen av dei investeringane som er foreslått, er at det i vegplanperioden 1998-2001 blir slike bindingar:

Rv 1/Rv 9	Spjelkavika	ca. 260 mill. kr
Rv 653	Eiksundsambandet	ca. 275 mill. kr
Rv 62	Øksendalstunnelen	ca. 35 mill. kr
		ca. 570 mill. kr

Med ca. 200 mill. kr til "andre tiltak" (gang-/sykkelveggar m.v.) blir det små midlar att til investeringar i riksvegnettet elles i fylket om investeringsramme 1998-2001 berre blir 800-900 mill. kr. Behovet for investeringar i dette vegnettet er svært stort.

Vi er derfor ottesame for desse store bindingane for 1998-2001.

Skal det dessutan i perioden 2002-2005 skje ei gjennomføring av dei to prosjekta som samferdselskomitéen ber om blir planlagt, vil ein stor del av ei økonomisk ramme på 800-900 mill. kr også i denne perioden gå med til å finansiere store kostbare prosjekt.

Dette vil vere svært uheldig m.a. for dei mange store og tunge transportane med vogntog til og frå fylket.

*Svein Solbjørg*



# LANGTIDSPLAN FOR FYLKESVEGAR FOR PERIODEN 1994-97

I møte 9. juni 1993 vedtok fylkestinget langtidsplanen for fylkesvegar. Dei årlege budsjetta vil vise i kor stor grad fylkeskommunen og staten med sine tilskott greier å følgje opp denne planen.

Fylkestingsvedtaket, som var samrøystes, inneber følgjande prioritering av investeringsmidlane:

Prioritet	Tiltak	Investering mill. kr	
		Stat	Fylke
1	Ta imot statsmidler til		
	– forsterking av overordna hovudvegar/viktige transportruter.	50	60
	– store fylkesvegprosjekt (rassikring)	7	5
	– Aksjon skoleveg.	6	4
2	Diverse.		
	– Gang/sykkelvegar, miljø-, trafikksikrings- og kollektivtiltak.		6
	– Handikaptiltak.		1
	– Handlingsplan for trafikktrygging.		5
	– Mindre anlegg med 50% kommunedel		4
	– Kartlegging, grunnoppmåling		1
– Kyststamvegutvalet.		0,5	
3	Utbetring av vegar som ikkje tilfredsstillar kravet for å få statstilskott.		12
		63	98,5

Dermed er det ikkje sett av midlar til refusjonar. Fylket skuldar i dag 9 kommunar til saman ca. 29,5 mill. kr (beløpet varierer mellom kr 450 000,- og kr 13 742 232,-). Den eldste forskotteringa er frå 1979.

Det er utarbeidd prioriteringslister for forsterkingstiltak på viktige fylkesvegar, for utbetringar av andre fylkesvegar og for refusjonar.

For trafikksikrings- og miljøtiltak m.v. er det utarbeidd ei førebels prioriteringsliste. Gjennomføringa av forsterkings- og utbetringstiltaka krev ei svært nøktern anleggsdrift. Dette vil bli ei stor utfordring for Vegvesenet.

## Funksjonsinndeling/klassifisering av fylkesvegnettet

Føresetnaden for det statlege forsterkingsprogrammet er at den delen av fylkesvegnettet med størst betydning for næringslivet skal prioriterast. Basert på dette har Vegdirektoratet utarbeidd meir detaljerte kriteriar for funksjonsinndelinga.

Ut frå desse kriteria kom vi fram til at om lag 1/3 av fylkesvegnettet vårt på 1825 km pr. 1. januar 1994 kan reknast å ha funksjon som overordna hovudveg/viktig transportrute. I ei tilsvarende klassifisering som vart utført i 1988, kom vi fram til at 336 km av fylkesvegnettet vårt pr. 1. januar 1990 var særskild viktig for næringslivet.

## Statstilskott

Vi reknar med at det i perioden 1994-97, som i 1990-93, blir gitt statleg tilskott til forsterking av viktige transportruter, til store fylkesvegprosjekt og til Aksjon skoleveg (sjå tabellen framafor).

Statstilskottet til forsterking av viktige transportruter blir berre gitt til forsterking og dekkelegging og vil tilsvare 60 % av denne kostnaden. Alle andre utbetringar som breiddeutviding og betring av horisontal- og vertikalkurvaturen, skal betalast heilt ut av fylkeskommunen.

## Data om fylkesvegnettet

VEGNETT	1. JANUAR 1994	1. JANUAR 1997
Sum veglengde (i km)	1824,9	1824,2
Fast dekke (i km)	1076,9	1141,2
Grusveg	748,0	683,0
Aksellast 10/10 og 10/8 t (i %)	12,6	





Dei vegane som har ein overordna funksjon (viktig transportrute), har jamnt over ein høgare standard (prosentvis meir fast dekke og høgare tillaten aksellast).

## Investeringsbehov

Vi har vurdert at det vil koste om lag 800 mill. kr å utbetre heile fylkesvegnettet til ein minstestandard. Det er då rekna med fast dekke og 10 tonn tillaten aksellast, eventuelt 8 tonn i teleløysinga. Dette inneber at det blir lagt til grunn ei enkel utbetring - nærast berre skifte av vegdekke.

Skal utbetringa bli meir omfattande - meir i samsvar med standardkrava i vegnormalen - vil kostnaden kunne bli 3-4 gonger høgare enn dei nemnde 800 mill. kr.

Av beløpet på 800 mill. kr utgjer kostnaden med å utbetre dei overordna fylkesvegane ca. 180 mill. kr.

I dette behovstalet har vi ikkje teke med behov for midlar til bygging av gang- og sykkelvegar, andre trafikksikrings- og miljøtiltak og rassikringstiltak.

## Drift av fylkesvegnettet

Tilstandsregistreringane, driftsdata frå eige fylke og frå landsomfattande kostnadsoppfølgingar, gir følgjande behovstal:

	Kostnad 1991	Årleg behov 1994-97
Sum	87,7	107,0

Dersom løyvingane til vegvedlikehald blir for låge, kan det bli nødvendig å foreslå å nytte investeringsmidlar til vedlikehald, m.a. til det kostbare og heilt nødvendige bruvedlikehaldet.

Nedanfor blir det gitt ein kort omtale av nokre delpostar i det årlege behovstalet for 1994-97 på 107 mill. kr.

### Vedlikehald av faste dekke

Totalt i perioden 1994-97 er det rekna med behov for løyvingar til fornying og lapping av faste dekke på 70 mill. kr (eller 17,5 mill. kr pr. år).

### Bruvedlikehald

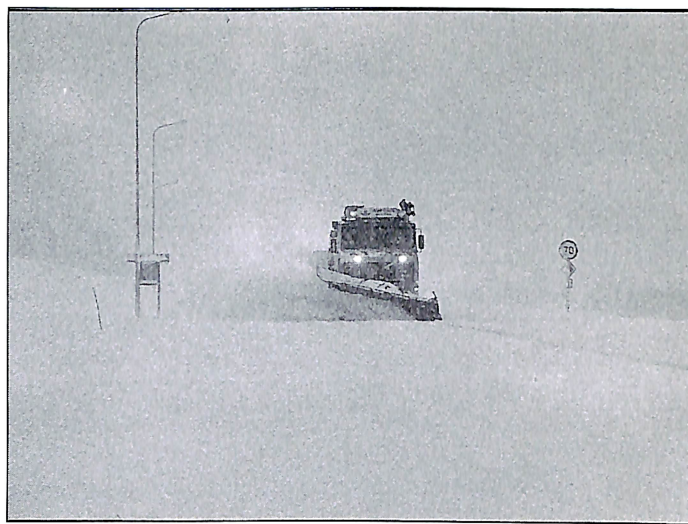
Dei registreringane vi har utført, har avdekt store bruskarer. Behovet i perioden 1994-97 for løyvingar til bruvedlikehald har vi no rekna til 34 mill. kr (eller 8,5 mill. kr pr. år). Vi kan ikkje sjå bort frå at behovstalet er endå høgare.

### Vintervedlikehald

For å halde dagens standard i ein "normal" vinter er det i 1994-97 eit årleg behov for 16,9 mill. kr.

### Vedlikehald av grusvegar

Vi reknar med at for å halde dagens standard trengst det 15,4 mill. kr kvart år i 1994-97 til grusvegvedlikehald.



## Saksbehandling

Kommunane kom med ønska sine om fylkesveginvesteringar sist haust. Desse ønska og våre eigne registreringar og vurderingar ligg til grunn for det investeringsforslaget vi har utarbeidd.

Saka har vore drøfta i samferdselsutvalet i fylket fleire gonger og ein gong i fylkesutvalet før fylkestinget gjorde vedtaket sitt 9. juni 1993.

For første gong var drift av fylkesvegar (vegvedlikehald) omhandla i langtidsplanen. I debatten i fylkestinget var det fleire representantar som omtala vegvedlikehald og dei var spesielt ottesame for dei store bruskarane som er registrert

Svein Solbjørg

*Vi gratulerer*

**50 år**

Jakob T. Øvstedal, Sjøholt	12. august
Svein Solbjørg, Molde	16. august
Arnfinn Eliassen, Molde	3. september
Svein Bolme, Surna	16. september

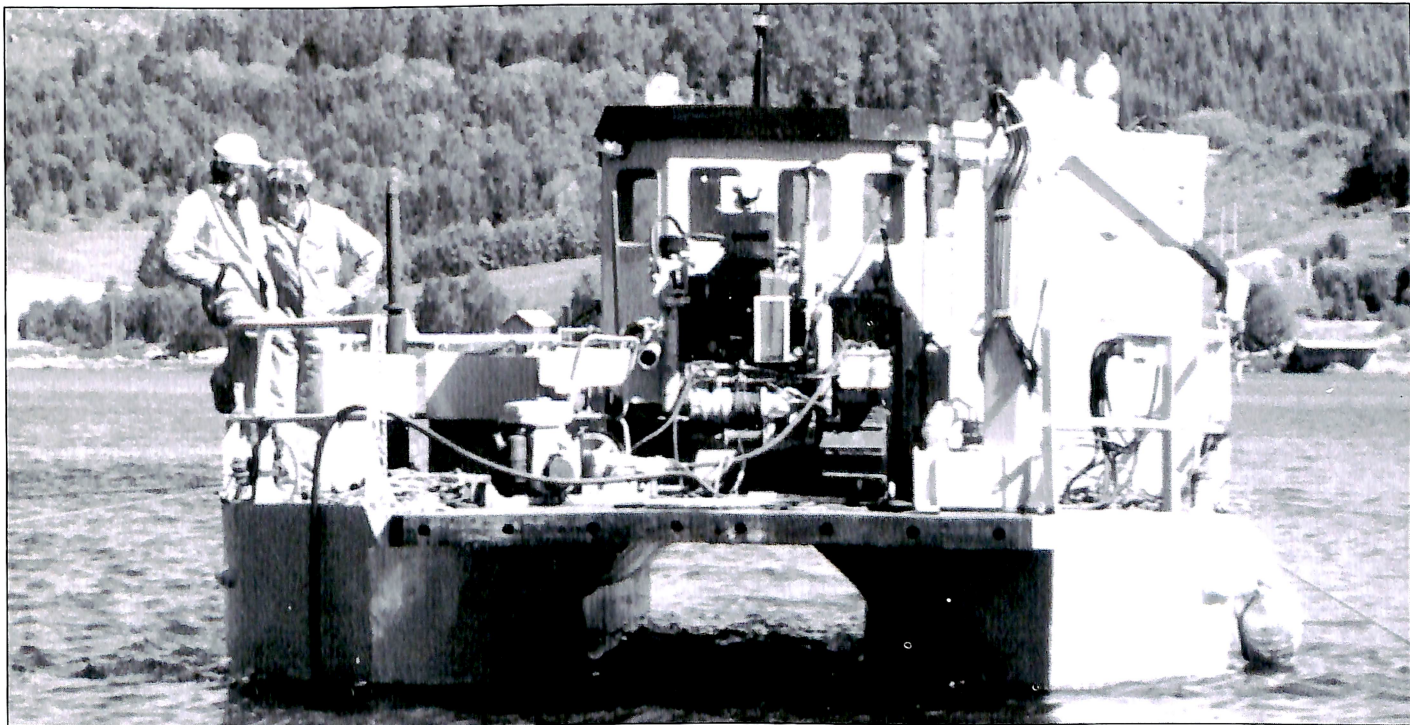
**60 år**

Arne Lauvrak, Molde	6. august
Anders L. Glomstad, Aure	11. august
Sigurd Løfoll, Austefjorden	20. august



# SJØBORING

## – en spesialitet i Møre og Romsdal



«Laban»

**Vi bor i et fylke der det stort sett er kort veg til sjøen, og der fjorden er en naturlig ferdselsveg. Dette har fra gammelt av nødvendiggjort bygging av bruer og kaier, og i de siste 2 årtier undersjøiske tunneler og store undersjøiske fyllinger.**

Denne utviklingen har vært en utfordring til oss om å klare å utføre grunnundersøkelser på stadig større vandyp.

I utgangspunktet startet vi med et håndholdt borutstyr på en liten pontongflåte (6 oljefat), og vanddybden kunne vel være opptil ca. 8-10 meter.

Så fikk vi "Ragnhild", ei gammel fiskeskøyte fra Remøy på Sunnmøre. "Ragnhild" hadde et mannskap på 5 under boring, og utstyret var en tidlig modell av langhullsrigg. Vanddybden kunne være opptil ca. 20 meter.

Midt på 80-årene kom en større versjon av borflåte, den såkalte "Telemarkflåten", som kunne ta vår nye borerigg, Geotech 604. Med tyngre borutstyr kom også en utvikling av annet utstyr for oppankring og avstiving av borestrengen med foringsrør. Dette førte til at vanddybden kunne økes til bortimot 40 meter.

I 1988 overtok laboratoriet driften av en liten kataran fra anleggsavdelinga. Med passelige dimensjoner (og vekt), eget framdriftsmaskineri og en liten dekkskran, viste "Laban" seg snart å være midt i blinken for vårt formål. Framdrift og skrogfasing gjør den mye lettere å håndtere enn en flåte i strøm og sjø, og dekkskranene forenkler i høy grad installering av foringsrør. Når vi legger til et effektivt opplegg for posisjonering og oppankring samt avsti-

ving av foringsrørene, har vi pr. i dag fått oss et meget tilfredsstillende utstyr til dype sjøboringer.

Og dybderekorden er stadig flyttet, nå sist ved et oppdrag i Hordaland, Fastlandsforbindelse Halsnøy, der vi utførte en totalsondering gjennom ca. 15 meter delvis harde, steinrike løsmasser og ned i fjell, under 60 meters vanddybde.

For å illustrere hvor tynne borestrengen og 4" foringsrør er når de går fra vannflaten og ned til sjøbunnen på kt. - 60,0, kan vi forminske dette til 1:30. Da blir foringsrøret et 2 meter langt brus-sugerør og borestrengen tykk som en jernbindertråd. Det er klart at under slike forhold er det absolutt nødvendig å kunne behandle utstyret riktig. En feilmanøver kan lett føre til stangbrudd eller brekk i foringsrør. Denne jobben gjøres på en utmer-

ket måte av våre 2 grunnborere, O. E. Risan og B. Skjølvik, som sammen med formann A. Talset har deltatt aktivt i utvikling av metoder og utstyr.

Vi ser i dag muligheten av å øke vanddybden til ca. 80 meter, med større foringsrør og forbedret opplagrings- og avstivingsopplegg. Det er vel verd å satse på en videreutvikling: vårt kostnadsnivå er mye lavere enn (en brøkdel av) kostnadsnivået til Nordsjøutstyr som hittil har vært eneste mulighet ved så store vandyp.

Siden 1990 har vi hatt boreoppdrag i flere fylker, og løst disse på en tilfredsstillende måte. Med tidens tendens til spesialisering og samarbeid mellom fylkene ser vi fram til at vår sjøboringskompetanse blir utnyttet i etaten.

Bjørn Wivestad



# BILTILSYNET

## Måling avstand mellom kjøretøyer

Biltilsynssjefene i Nord- og Sør-Trøndelag og Møre og Romsdal har gått inn for at vi i alle fylkene skal utvikle felleskontroller med bl.a. måling av avstand til forankjørende. I denne forbindelse har vi fått i oppdrag å se nærmere på hva som skal til for at vi også her i fylket kan drive denne form for trafikantveiledning.



Temaet på felleskontrollen var avstand til forankjørende.

Biltilsynet i Nord-Trøndelag har utviklet et apparat som kan kobles til de registreringsapparat som Vegvesenet har i forbindelse med kabelsløyfer i vegbanen.

I øttertid er det kommet fram at dette "ekstra" apparatet som er utviklet for biltilsynet i Nord-Trøndelag kan erstattes med en PC.

I vårt fylke er det 4 stk. datarec på vegkontoret. Disse brukes i den generelle dataregistreringen.

Dette apparatet kan

også brukes til å registrere kjøretøyvekter, men da tilkoblet en spesiell type kabler i vegbanen.

Den 11. september i fjor prøvde vi utstyret i praksis for første gang på riksveg 9 i Skorgedalen på Vestnes. Vi fikk med oss Hermund Vebestad på vegkontoret med en datarec 410 + en bærbar PC. Med nødvendig program koblet vi oss inn på kabelsløyfene som ligger permanent i vegbanen. Utstyret virket som forutsatt og vi fikk nøyaktige målinger på av-

standen mellom kjøretøyene. Måling av avstand mellom kjøretøyene er for øvrig bare en liten del av det som datarecen kan brukes til.

Den 17. september kjørte vi en aksjon i Ålesund med temaet "Avstand til forankjørende".

Hva så med den videre oppfølgingen av denne form for trafikantveiledning?

Det som må til av utstyr for at vi kan foreta denne målingen er:

- 1 stk. datarec 410.

- 1 stk. PC (bærbar PC når vi ikke har tilknytning til 220 V)  
- 4 stk. radiokommunikasjonsutstyr VHS

Det er videre ønskelig at vi får dataene fortløpende ut på en skriver slik at vi kan lese av avstanden og gi korrekte meldinger til en eventuell stoppost. Dette og eventuelt andre "justeringer" som må gjøres for at utstyret er best mulig egnet til avstandmålinger, bør kunne gjøres på en enkel måte.

*Bjørn Welle*



# BILTILSYNET

## SIKKERHETSKONTROLL

Biltilsynet i Trøndelagsfylkene og Møre og Romsdal gjennomførte i mai en stor fellesaksjon hvor temaene var: Informasjon/kontroll av bruk med sikringsutstyr, spesielt barnesikringsutstyr og informasjon om riktig avstand til forankjørende. De fleste biltilsynsstasjonene var med i denne aksjonen.



*Det ble holdt kurs for barna. Bjørn Welle, Biltilsynet Ålesund leverer ut kursmateriellet.*

Biltilsynet ser det som veldig viktig å informere om riktig kjøreadferd og informere om nye regler og bestemmelser som kommer. Dette er svært viktig nå når vi ikke lenger har prøve ved fornyelse av førerkortet.

I forbindelse med informasjon om bruk av sikringsutstyr har vi oppsøkt trafikken til og fra barnehagene, og vi har også holdt "kurs" for barna slik at de selv vet hvordan de skal bruke sikringsutstyr og kanskje også påvirke sine foreldre.

I tillegg til info/kontroll av barnesikringsutstyr var vi også "på vegen", her hadde vi en observasjonspost som ga beskjed om å stoppe de

bilene hvor fører eller passasjerer ikke brukte bilbelte.

Hvordan er så brukerprosenten for sikringsutstyr i vårt fylke:

I tettbebygd strøk bruker 85 prosent av passasjerer og bilførere bilbelte.

Utenfor tettbebygd strøk bruker 90 prosent bilbelte.

Sikring av barn i biler er også god, 88 prosent av alle barn (under 15 år) er sikret i godkjent barnesikring.

Det andre temaet var "Avstand til forankjørende".

Til å måle avstanden mellom kjøretøyene bruker vi Vegvesenets

"trafikktegningspunkter". Med god hjelp fra vegkontoret bruker vi også det samme utstyret som brukes ved tellinger o.l.

Med dette utstyret kan vi via en PC se på de enkelte bilers avstand til forankjørende.

I denne aksjonsuken hadde vi en kontrollpost på riksveg 9 ved Skodje og en kontrollpost på riksveg 1 ved Tøndergård i Molde.

I Molde foretok vi en registrering av "bilfører-adferden" og gjennom lokal TV og aviser prøvde vi å informere om riktig avstand til forankjørende.

1001 - 1002 - 1003

På Skodje hadde vi i tillegg en stoppost hvor vi informerte direkte til bil-

førerne som ikke hadde korrekt avstand til forankjørende.

Vi har også fått laget en egen brosjyre som vi deler ut til publikum, "Kan du telle unngår du smellet".

Hvordan er så bilførerdyktigheten når det gjelder å holde riktig avstand til forankjørende?

Prosentvis som holdt mellom

0 og 1  
sek. avstand = 4,6

1 og 2  
sek. avstand = 28,2

2 og 3  
sek. avstand = 29,5

over 3  
sek. avstand = 37,6



# Festdag for en vakker veg

– Det jeg ser her i dag er bare utrolig. Veg- og bruforbindelsen over Valsøya er blitt langt finere enn noen av oss på forhånd hadde forestilt oss. Vi har ventet i 20 år på at denne vegen skulle komme. På vegne av alle i Halså er det bare å slå fast at fredag 2. juli for alltid vil bli stående som den store «vegdagen».



Det var Stortingsrepresentant Kjell Borgen (midten) som foretok den høytidelige åpninga. Det gjorde han med gammelt bødtkerredskap fra kommunen. Her flankeres Kjell Borgen av ordfører Harald Nymoen (t.v.) og vegdirektør Olav Søfteland.

Det var Liv Glomstad, leder i Rodal og Engdal lokalutvalg, som på denne måten og på vegne av innbyggerne i kretsen og kommunen uttrykte sin glede og betydning for at vegen nå ligger ferdig.

Det er snart 50 år siden tanken om veg- og bruforbindelse over Valsøya ble kastet fram. Det skjedde i samband med at de første planene om en stamveg fra Molde til Trondheim ble lansert. Vegtanken ble tatt opp på nytt under kommunesammenslåinga og reguleringa av kommunegrensene på 60-tallet.

Og fredag 2. juli ble den festdagen alle håpet den skulle bli. Vegåpninga ble gjennomført i god vegvesen-tradisjon. Rundt 1000 festglade mennesker, sangkor og musikkorps, veteranbilkortesje, besøk av geitbåt i sundet under brua og smørblide værguder var med på å

lage en ordentlig god og minnerik ramme omkring åpningssermonien.

– Jeg er like glad og stolt som dere. Jeg er overbevist om at denne nye vegen, som korter inn avstanden til Trondheim med 14 km, kommer til å bety svært mye for området. Veganlegget kommer til å bli en livsnerve i lokalsamfunnet her i Halså kommune. Bak fullføringen av prosjektet ligger stor innsats og stort pågangsmot fra lokalbefolkningen. Vegen er et eksempel på at veg- og bruforbindelser kan bygges vakkert og i pakt med de naturskjønne omgivelsene. Dette er en fin kommune, og neste gang jeg kommer tilbake har jeg med meg kona og campingvogna, sa Kjell Borgen før han klippet snora med gammelt bødtkerredskap fra Halså kommune.

Vegdirektør Olav Søfteland uttrykte sin store tilfreds-

het både med prosjektet og den store oppslutninga fra lokalbefolkninga. Han sa:

– Den oppslutninga kommunens innbyggere viser ved åpninga av den nye vegraseen beviser at Stortinget gjorde riktig da de sa ja til planene om innkorting av riksveg 71. Jeg setter ekstra pris på å være her, ikke minst fordi jeg også fikk gleden av å oppleve Krifast. Veg- og bruforbindelsen over Valsøya er i tillegg et eksempel på hvordan en veg- og bruforbindelse kan bygges vakkert. Her opplever vi både at veg og bruer glir inn i naturen på en fin måte. Dette er et godt eksempel på ypperlig arbeid fra tegnebrett til spadetak.

Ordfører Harald Nymoen i Halså kommune rettet i sin tale en stor takk til Statens vegvesen for et praktfullt anlegg.

– Dere fortjener honnør for ikke bare å bygge veg, men også for å ha laget et tiltalende veganlegg for oss trafikanter. Dere har gitt oss et flott anlegg som glir godt inn i landskapet og naturen vi er så stolte av her i Valsøyfjord. For alle vi som bor og lever i distrikts-Norge betyr samferdsel, gode veger og faste samband svært mye. Jeg er sikker på at vegtutløsningen har sikret bosettingen på Valsøya. Fullføringen av anlegget er med på å legge til rette for ny optimisme og satsing i Halså kommune, sa Harald Nymoen.



Det er snart 50 år siden tanken om Valsøya ble kastet fram. Åpninga og ung!

## "EN SEIG KAMP"

– Det har vært en seig kamp for å få gjennomført det sambandet som nå åpnes og som har vært regnet som en klar forutsetning for den regulering av kommunegrensene som medførte at Innlandet krets ble overført fra Aure til Halså. Lokale krefter - kommunen - fylkeskommunen og ikke minst



## VALSØYFJORDPROSJEKTET

# Uten uhell og til rett tid

Valsøyfjordprosjektet i Halså kommune på Nordmøre er ein 4 km lang, ny parsell som kryssar Valsøyfjorden frå Hestnes over Kjøløya og Valsøya til Stokke. Opninga av vegsambandet vil føre til at riksveg 71 blir 14 km kortare og at 18 km veg rundt Valsøyfjorden kan leggjast ned som riksveg.

Anlegget erstattar ein smal, uoversiktleg riksvegstrækning med skarpe svingar, rasfarlege parti og tunnelar med for låg høgde. Gjennomgangstrafikken blir ført utanom tettstadene og bygdene rundt Valsøyfjorden. Den nye vegen gir kortare avstand mellom utkantane og sentrumsområda i Halså kommune. Opninga av anlegget kan føre til at ein større del av gjennomgangstrafikken mellom Møre og Romsdal og Trøndelagsfylka kan bli overført til denne vegruta.

Første byggjetrinn, fastlandssamband til Valsøya, vart opna hausten 1986. Arbeidet på andre byggjetrinn starta 1. juli 1991 med utdjupeing av seglløpet under Valsøybrua. Det første spadetaket på vegen vart teke på Leirviklandet 1. oktober 1991. Valsøybrua blei påbyrja 3. januar 1992.

Valsøybrua er ei spennarmert betongbru, bygd etter fritt frambygg-metoden. Brua er 380 meter lang. Seglingshøgda er 24 m, og seglingsbreidda er 60 meter. Seglløpet er 6 meter djupt på lågvatn. Brua har ei total



Valsøyfjordprosjektet er ein 4 km lang parsell som kryssar Valsøyfjorden frå Hestnes over kjøløya til Stokke.

breidde på 9,4 meter, med 6 meter køyrebane og 2 meter gangbane. Valsøybrua og utdjupeing av seglløpet kostar i underkant av 40 millionar kroner. Strækninga frå Hestnes til Valsøya er ombygd til to køyrefelt og lavbruene, Hestnesbrua og Hestholmbrua, har i tillegg til to køyrefelt fått fortau på ei side. Heile Valsøyfjordprosjektet er bygd som avkøyrsleregulert hovudveg med total vegbreidde på 7,5 meter. Vegen er dimensjonert for 10 tonns heilårsbere-

evne. Dimensjonerande fart er 75 km/t.

Valsøyfjordprosjektet er finansiert med løyvingar på 61,7 millionar kroner frå staten og 4,2 millionar kroner frå fylket.

Statens vegvesen Møre og Romsdal har i tillegg til å vore byggherre, stått for detaljplanlegging, byggleiing, byggjearbeid og vil seinare stå for drift og vedlikehald.

om veg- og bruforbinding over  
fjorden ble en festdag for gammel

fylkesmannen har aktivt stått på  
for å få gjennomført prosjektet.

Men denne første etappen har  
aldri vært betraktet som noe mer  
enn en god start.

Arbeidet og innsatsen for full  
utbygging fortsatte og i 1990 kom  
gjennombruddet med den første  
bevilgningen.

Men bl.a. på grunn av at det var  
ulike syn på linjevalget tok det

såpass tid å få godkjent planen at  
arbeidet først kom i gang i juli  
1991, altså for nøyaktig 2 år siden.  
Framdriften av anlegget har gått i  
samsvar med oppsatt driftsplan og  
er ferdig til fastsatt tid uten alvor-  
lige arbeidsuhell.

Det at arbeidet er utført godt  
innenfor fastlagt tids- og kostnads-  
ramme forteller at arbeidet er  
gjennomført av fagfolk med solid  
arbeidsinnsats, og god utnyttelse

av arbeidstid og driftsmuligheter.

Nå, ved anleggets avslutning og  
offisielle åpning må jeg på vegne  
av Statens vegvesen Møre og  
Romsdal få lov til å uttrykke glede  
over en vellykket gjennomføring.

Samtidig vil jeg gratulere og takke  
alle som på ulike måter har med-  
virket og gjort sin innsats. Det gjel-  
der pådrivere fra lokalsamfunnet,  
og politisk og administrativt arbeid

på kommunalt, fylkeskommunalt  
og statlig plan.

Og sist, men ikke minst, en hjerte-  
lig takk til alle som reint praktisk  
har stått for ledelse og gjennomfø-  
ring av anleggsarbeidet. Det gjel-  
der såvel de ulike entreprenører  
som Vegvesenets egne folk.

Vegsjef E. Vollset



# NY "LØFT" TIL KRISTIANSUND

Ved Biltilsynet Kristiansund er det montert hydraulisk løft i bunnen av kontrollgrava. Dette gjør at ansatte med ulik høyde kan arbeide i riktig stilling under kontroll av kjøretøy. I tillegg kommer en lettere til ved kontroll av lastebiler, spesielt ved understellskontroll.

Utstyret er prosjektert og montert av Nordmøre

Trafikkselskap, avd. Aure, etter idé fra de ansatte i kontrollhallen.

Statens Bygg- og eiendomsdirektorat har i bytte med de ansatte som malte og pusset opp stasjonsbygningen utvendig, betalt løften.

Den har alt vist sin nytte og har vært til stor avlastning for de ansatte.



Jan Kristian Aspen demonstrerer fordelene med hydrauliske løft.

## SPESIALTILBUD TIL ANSATTE!

Du som er ansatt i Statens vegvesen Møre og Romsdal har nå muligheten til å få treningsdrakt/overtreksdress til sport og fritid i original ICI Tactellstoff. Dressen, som er helforet, er praktisk og behagelig, og har meget god passform. Den er lett og slitesterk, gir utmerket beskyttelse mot regn og vind samtidig som stoffet puster og forblir tørt.

Jakken er blå, gul og rød og har praktiske sidelommer med glidelås. Foret i armene er glatt. Vårt etatsmerke vil bli trykt til venstre på jakken. Buksen er blå, har glidelås og strikk nederst på foten. Lommene har glidelås.

Dress med etatsmerke koster kr. 300. Det er kun en dress pr.

ansatt. Dress uten etatsmerke koster kr. 525. Her er antallet ubegrenset. Du kan få kjøpe så mange du vil.

Ønsker du å benytte deg av dette enestående tilbudet må du melde fra innen 1. september. Beløpet trekkes i lønna.

*Rolf Arne Hamre i Statens vegvesen Møre og Romsdal sin nye treningsdress. Vi gjør oppmerksom på at den hvite fargen vil bli skiftet ut med gul farge.*



**BESTILLINGSSSEDDEL** returnerer du til:

**Statens vegvesen Møre og Romsdal**  
Bedriftsidrettslaget  
Fylkeshuset, 6400 Molde

### Målskjema overtreksdress cm

Jakke	S	M	L	XL	XXL
Brystmål	61	64	67	70	73
Lengde rygg	65	67	70	73	75

### Bukse

Lengde	100	104	108	112	116
Innvendig benlengde	73	76	79	82	86

Sett et kryss og dressen blir din.

Med logo kr 300,-  Str.:

Uten logo kr 525,-  Str.:

Navn: .....

Adresse: .....

Poststed: .....





# Forskning og utvikling i bruvedlikeholdet

På landsbasis arbeides det nå aktivt med å komme fram til alternative reparasjonsmetoder for armeringsskader i betong. Det innhentes opplysninger fra utlandet og i regi av Vegdirektoratet satses det på Forskning og Utvikling (FOU). Her er Møre og Romsdal sterkt medvirkende.

Undersøkelser utført i 1992 og tidligere på flere større kystbruer i vårt fylke, avdekket omfattende skader pga. rust på armeringa som følge av inntrengning av salt fra sjøvann. Stokksundbrua, Nerlandsøybrua, Herøybrua og Rundebrua i Herøy kommune, kaiene Sjøgata og Skansegata i Ålesund, Ullasundsbrua i Haram og

og holdbarhet på reparasjonene.

Det er derfor ønskelig å bli kjent med brukbarheten til, for oss såkalte utradisjonelle metoder, og om disse kan nyttes til reparasjon av våre bruer.

I denne sammenheng er det derfor i vårt fylke tatt initiativ til å få satt igang flere FOU-prosjekt som oppstar-



Bruvedlikeholdslaget reparerer rekkverk på Kjønnøybrua.

ikke si annet enn at vi i den sammenheng er blitt noe skuffet. Det snakkes fint om at slike initiativ skal belønnes, men når det kommer til

under andre klimatiske forhold enn våre. Hensikten er å omgjøre armeringa til edelt materiale på bekostning av anoder. For at anodene skal ha lengst mulig levetid utformes disse av metall som vanskelig lar seg bryte ned. Prosessen settes igang ved at katode og anode påtrykkes elektrisk strøm. I sjøvann vil en ved å nytte anoder (offeranoder) som lett lar seg bryte ned, få slike prosesser til å komme igang av seg selv, da sjøvann er en god strømleder.

På Stokksundbrua vil vi i tillegg prøve å isolere søylene med et tett og elastisk belegg som vil stenge oksygen ute. Da oksygen er nødvendig for at jern kan ruste, håper en med dette å kunne stoppe utvikling av rustskadene.

Vi har stor tro på at de forskjellige FOU-prosjektene vil lede fram til reparasjonsmetoder som er enda bedre enn de vi rår over i dag. Totale kostnader for prosjektene er beregnet til ca. 1,5 mill. kroner.

Tore Witso



Kjønnøybrua. Tradisjonell reparasjonsmetode.

Torsetsundbrua i Aure kommune er blandt disse.

For reparasjon kjenner vi til en såkalt tradisjonell metode. Saltinfisert betong meisles bort, armeringa rengjøres, eventuelt erstattes dersom den er for mye ødelagt og ny betong sprøytes deretter på. Metoden er kostbar og er forbundet med en del usikkerheter, ikke minst levetid

tes i år. Prosjektene går under navnet "utradisjonelle metoder" og er nettopp blitt tilknyttet både private og offentlige forskningsmiljø, herunder SINTEF og Vegdirektoratet. Dette ikke minst for at resultatene skal kunne tilflytte andre fylker og prosjekt for øvrig, og at det i den sammenheng skulle tilføres midler utover vårt ordinære budsjett som fra før er sprengt. Vi kan

stykket, så finnes det ikke midler.

Forsknings- og utviklingsprosjektene utføres eller vil bli utført på Rundebrua, Nerlandsøybrua, Stokksundbrua og kaiene i Ålesund. Hovedsakelig ønsker en å teste forskjellige metoder for katodisk beskyttelse. Flere av disse har over en viss tid vært utprøvd i utlandet, men ofte



Eiksundsambandet:

# PRISLAPP 450 MILL.

I Stortingsmelding nr. 34, Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97, er det foreslått å starte utbygging av nytt hovudvegssystem i Spjelkavik i planperioden.



Frå befaringa i april. Vi kjenner igjen plansjef Ulf Myhre (t.h.) og overingeniør Anders Moen (nr. 5 frå høgre) frå vegkanten.

«I tillegg foreslås det å starte opp bompengeprojektet Eiksundssambandet, dersom plansituasjon og finansieringsanalyse tilsier dette. Disse to prosjektene binder opp vel 500 mill. kr av rammen i vegplanperioden 1998-2001.»

I perioden 1994-97 er investeringsrammen 900 mill. kr og av dette er 87 mill. kr bunde opp gjennom avtalar om refusjonar.

Dersom fylkesramma blir på same nivå i 1998-2001 som i 1994-97 - vil godt over halvparten av løyvingane vere bunde opp i desse to prosjekta.

## PRIS: 450 MILL. KR

Totale anleggskostnader for den ca. 9 km lange og 300 m djupe undersjøiske tunnelen med tilføringsvegar er rekna til ca. 450 mill. kr (500 mill. kr inkl. kalkulatoriske renter). Bompengar kan finansiere 125-150 mill. kr av byggjekostnaden, ca. 1/3.

I Stortingsmeldinga er det foreslått å setje av 50 mill. kr (statsmidlar) til oppstart av prosjektet i 1994-97. I tillegg er det rekna med ca. 100 mill. kr i bompengar.

Finansieringa i byggjetida skal vere i same forhold som sluttfinansieringa. Det vil seie at dersom staten løyver 50 mill. kr i 1997, så må bompengeselskapet skaffe 17-20 mill. kr. Men alt i 1994 kan prosjekteringsutgiftene kome opp i millionbeløp, og det er ønskjeleg at eventuelle forskotsbompengar blir øyremerkt til dette.

## HOVUDPLAN

Ein oppdatert hovudplan var utlagt til offentleg ettersyn frå desember 1992 til februar 1993. Det kom inn nærare 40 merknader, derimellom gode forslag til nye alternativ. På ei befaring 30. april 1993 der ordførarar, miljøvernrådsgjevarar, tekniske sjefar, fylkesmannen, nærings- og miljøav-

delinga, jordbruksetaten, A/S Eiksundbrua, vegkontoret og Vegdirektoratet deltok, vart desse alternativa presenterte både på kart og i terreng.

Konklusjonen var at det må gjennomførast

- akustisk lodding i Eiksundet og i ytre del av Ørstafjorden for å påvise djupne til fjell.
- trafikkundersøking (intervju) med ei finare oppdeling av reisemål for å finne ut kvar dei fleste reisande kjem frå og skal til.
- fotografering og oppteikning av nye digitale kart. Eksisterande kart er 15-20 år gamle.

I ein hovudplan skal også ferjealternativ vere med. Eksisterande samband Eiksund-Rjånes kan vanskeleg kortast ned, men det burde vore mogleg å få til 1/2-times-avgangar i heile opningstida med ei litt raskare ferje.

Kortaste ferjestrekninga kan bli mellom Yksnøy og Berknes (ca. 2 km), med overfartstid 7-8 minutt. Dette alternativet vil koste 70-80 mill. kr, men kan gje Eika og Yksnøy fast samband til Ulstein.

## NØYE PLANLEGGING

Eit så stort prosjekt som Eiksundsambandet må planleggjast nøye. Det er god økonomi i å leggje arbeid på å finne den beste korridoren ut frå tekniske, økonomiske og trafikale forhold. Ikkje minst er det viktig å undersøkje tenleg bruk av tunnelmassene (ca. 800 000 m<sup>3</sup>). Høyingsrunden avslørte ulike haldningar til val av line. Kanskje var også den oppdaterte hovudplanen for bunden opp kring det gamle bratte tunnelalternativet.

For at den formelle hand-saminga skal bli heilt korrekt er det i samråd med Vegdirektoratet lagt opp til ei ny høyringsrunde med nye alternativ i haust.

Det vil framleis vere god tid til detaljplanlegging.

Anders S. Moen



# Siste nytt på stikningsfronten

Vegvesenet i front nok en gang! Bjørn Hoven, Statens vegvesen Sør-Trøndelag, har utviklet programvare (ANFELT) for en liten felt-PC som kan koples direkte til en totalstasjon, og styre denne. Dette åpner for mange muligheter, og her er noen som vi med stor fordel kan dra nytte av.

For alle anleggsprosjekt som blir planlagt i dag, brukes VIPS (Vegvesenets Interaktive Planleggings-system). Her blir også alle stikningsdata produsert. Vanlig prosedyre er at planleggeren må skrive ut lister med stikningsdata til de som skal utføre stikningsarbeidet. Dette kan bli store mengder papir dersom en har mange linjer og ofte justeringer. Nå kan planlegger levere fra seg en diskett med alle data, og dersom justering-

er/endringer en ny diskett. Disse dataene overføres til en felt-PC, og de som skal utføre stikningsarbeidet har alle muligheter. For eksempel kan en sette ut et fritt valgt punkt i linja og høydebestemme dette. Også for å finne frem til skjæringstopper/fyllingsfoter, og til å sette ut sjablonger (angi helning) er metoden effektiv.

Med den samme felt-PC'en koblet til en totalstasjon (med servomotorer) som



Oppsynsmann Dagfinn Rotevatn og oppsynsmann Jens Monsholm bruker en slik felt-PC på anlegget Lianeset-Skorge bru på riksveg 1.

reflekterer direkte fra fjell (krever ikke prismer), kan måling av tunnelprofil foregå "helautomatisk" og systematisk etter et på forhånd bestemt mønster.

Vi har i fylket en slik felt-PC. Denne er stasjonert på anlegget Lianeset-Skorge bru på riksveg 1, og brukes av oppsynsmennene Dagfinn Rotevatn, Jens Monsholm og Arnold Hustad. Etter at de nå har brukt dette utstyret en stund, er konklusjonen klar: "Selv

om vi ennå ikke har fått utnyttet alle muligheter, hersker det ingen tvil om at dette er noe å satse på."

Pris for felt-PC:

kr 20 000-kr 25 000

Pris for program: Gratis (Vegvesenets eiendom).

*Per Bjørn Gjelsten*

## DØMT FOR ULOVLIG "KUFANGER PÅ BIL"

Ved Ålesund byrett ble en mann fra Sunnmøre idømt bot på kr 2000,- og saksomkostninger på kr 400,- fordi bilen hans hadde påmontert "kufanger".

Saken som til sist havnet i byretten startet allerede i februar 1992, da det under bilkontroll ble gitt pålegg om å demontere "kufangeren". Pålegget ble etterkommet og bilen godkjent i mars 1992. I juni 1993 ble bilen igjen påtruffet med "kufanger", og da det fortsatt var samme eier, ble saken anmeldt til Sunnmøre politikammer. Politiet utferdiget forelegg på kr 2000,-, som mannen nektet å vedta og dermed havnet saken i retten.

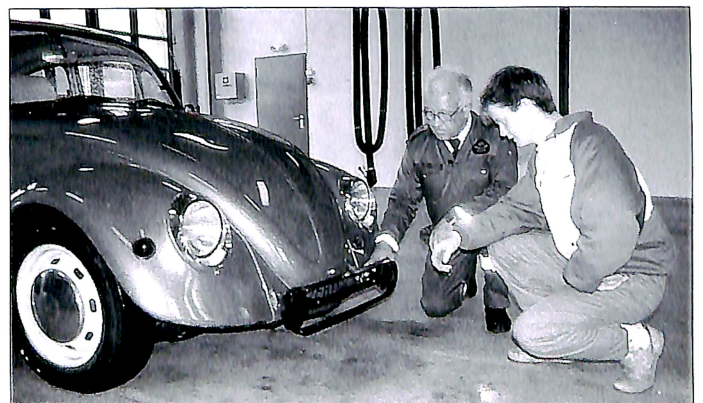
Bruk av "kufanger" er forbudt i Norge, med unntak for biler som typegodkjennes med slikt utstyr montert. Så langt vi kjenner til er det idag bare et bilmerke som har slikt utstyr typegodkjent, og det er en liten rørbøyle midt på fronten. Årsaken til forbudet er at slikt utstyr kan medføre fare for ekstra skader på myke trafikanter ved sammenstøt.

Det synes som montering av "kufangere" oppfattes som ekstra tøft for eiere av enkelte bilmerker, og at omfanget av slikt utstyr på nytt har økt. Vi håper at publiseringen av rettens avgjørelse i media vil bidra til å endre dette.

I et tidligere nummer av "Veg og Virke" framgikk det at "kufangere" ville bli tillatt når en eventuell EØS-avtale trer i kraft. Den gang det ble skrevet var vi nok litt dårlig informert om EF's direktiver. Vi vet nå at

i EF tillates bare kufangere som typegodkjennes som en integrert del av kjøretøyet. Det blir dermed ingen endringer i forhold til dagens nasjonale bestemmelser.

*Palmar Hurlen*



Kufanger er forbudt i Norge med unntak for biler som typegodkjennes med slikt utstyr.



# 30 ÅR PÅ ANLEGG



Ragnar Samuelson fra Åndalsnes har 30 år bak seg på anlegg.

Røyk, støv og "kølsvarte" natta - det er anleggsarbeidernes hverdag. Fordel med å være på anleggsrigg: Samme været uansett meldinger. Ulemper: Hardt arbeid, tøft miljø og et aldri så lite jag/stress for å holde timeplanen.

## ARBEIDSLIV PÅ RIGG

Ragnar Samuelson fra Åndalsnes har 30 år bak seg på anlegg. Og å være anleggsarbeider betyr mye reising hit og dit.

Men de siste åra har det vært mye lokal jobbing. Tre tunneler, Nebbatunnelen, Innfjordtunnelen og til sist Måndalstunnelen, er årsaken til en forholdsvis kort veg til og fra arbeid.

Men nå er det slutt på den korte arbeidsvegen. Neste stopp er en tunnel i Røros-

traktene. Men jeg har ikke noe overvettes lyst til å reise så langt hjemmefra med så kort tid igjen før jeg blir pensjonert, sier Ragnar.

## PENSJONIST FRA -94

Han legger til at fra februar neste år er han for pensjonist å regne - han blir 62 år og det er oppnådd pensjonsgrense for anleggskarerer.

For Ragnar Samuelson begynte anleggslivet her i Rauma med drivingen av Runehammartunnelen. Leven fra kompressorene i ørene, trettheten fra ristingen av handborene i kroppen og en tungvint tunneldriving - det er minnet fra tiden i Runehammartunnelen.

Du verden for en forskjell på dagens tunneldrift sam-

Ett prosjekt til og så slutt på anleggslivet for Ragnar Samuelson.

Egentlig et hardt liv! Ragnar Samuelson er en av mange som sørget for hull i fjellet mellom Sæbøstranda og Sauset - Måndalstunnelen. Han har 30 år bak seg i anleggslivet. Lokalt begynte det med Runehammartunnelen - fortsatte med forlengelsen på Skafonna og deretter Nebbatunnelen. I november 1991 flyttet han fra Innfjordtunnelen over til Måndalstunnelen.

menlignet med de første åra mine på tunnelstufen, smiler Ragnar.

## EN NY HVERDAG

I dag er det borerigger der alt blir styrt maskinelt. Fremdeles blir man både støvete og skitten - men det knallharde kroppslige arbeidet er redusert til et litt annet nivå. Og selv om et arbeidslag i tunnelen setter sikkerheten i høysetet; kan det fra tid til annen være farefullt.

Drivinga av Måndalstunnelen gikk smertefritt - uten uhell av noe slag. Det kan vi nok takke en godt drillt arbeidsgjeng for og det at sikkerheten alltid går foran. Det er ikke plass til tull og tøv når man har tunnelen som arbeidsplass, mener Ragnar Samuelson.

## FORETREKKER ANLEGGSLIVET

Til tross for reising hit og dit - trass i hardt og støvete arbeid; Ragnar Samuelson kunne knapt tenkt seg noen annen jobb enn anleggsarbeid. Og når det gjelder type anlegg er det tunneldrifta han liker aller best.

Spesielt anleggsarbeid et stykke unna hjemmet bør

være tunneldrift. Med "Nordsjø-ordning" - to uker på jobb; en uke fri - går det an å ha jobben et stykke hjemmefra. Pendling til og fra anlegget hver eneste uke føler jeg ikke noe for - i alle fall ikke på tampen av et langt anleggsliv, sier han.

Usikkerheten er det verste når et anlegg er ferdig, mener Ragnar. Hvor går ferden neste gang? Dette er spørsmål som ofte kan være ubesvart til man begynner å ta ned anleggsriggen.

Statens vegvesen Møre og Romsdal, har etter hvert fått ord på seg for å ha en godt drillt gjeng med tunneldrivere. Derfor er de nå ønsket i Haltdalen ved Røros. En 700 meter lang tunnel skal drives i dette området. De har allerede startet opplastingen av utstyr fra "lageret" i Runehammartunnelen. Og med på lasset er det også meningen at Ragnar Samuelson skal være. Men han vegrer seg.

Litt for langt hjemmefra i min alder, ler 61-åringen, som vil minnes Måndalstunnelen som en av sine siste arbeidsplasser.



# VEGCUP I FOTBALL 1993

Vi stilte også i år opp med herrelag i vegcupen i fotball. I år var det Trøndelagsfylka som saman stod for avviklinga på Ladeanlegget i Trondheim.

Med tanke på semifinalenkampen for to år sidan, hadde vi vel ei viss von om å nå langt også i år, men vi kom noko skeivt ut i første kampen i år som i fjor. Sogn og Fjordane fekk inn eit tidleg mål på oss, og det viste seg at vi fekk problem med å få inn mål sjølve. Målstoda i første kampen vart såleis 1-0 til Sogn og Fjordane. Andre kampen vart det måltørke og 0-0 mot Vest-Agder. Først i tredje kampen kunne Rolf Arne Hamre knalle ballen i mål og bli kampvinnar mot Rogaland. Tre poeng på tre kampar vart ikkje nok til å kome til semifinalen, det gjorde Vest-Agder med fire poeng. Lærdomen frå denne turneringa var vel at vi neste år må våge å satse meir framover ("Den som inkje vågar, inkje vinn"). Kampene kan vel bli noko meir sjaarvennlege enn dei var i år også.

Når det gjeld det utanomsportslege så var vel dei fleste nøgde. Vi låg på Hotel Augusten midt i byen, og høgdepunktet, "banketten", vart avvikla på Folkets Hus.

Vinnarane blei Nordland i herreklassa og Vegdirektoratet i dameklassa.

Neste år trur eg det kan vere godt håp om å få med damelag også frå vårt fylke, så start treninga allereie i år jenter!



Vår einaste målskorar Rolf Arne Hamre er rimeleg fornøgd.

Halgeir Brudeseth

Laget vårt i festhumør.

Nede frå venstre: Stig Brudeseth, Harry Berg, Halgeir Brudeseth, Paul Arne Koppen.

Oppe frå venstre: Odd Arild Lindseth, Rolf Arne Hamre, André Moltubakk, Jan Nygaard, Kjell Haukeberg, Hans Petter Erstad, Øyvind Myren.

Ikkje til stades: Ole Eikeland, Inge Bergum.

## KRIFASTLØPET 1993



Jan Gunnar Sandblåst, Statens vegvesen Møre og Romsdal, var marsjeldtaker.

20. august er det ett år siden KRIFAST ble offisielt

åpnet. "Bursdagen" feirer vi den 22. august med KRIFAST-løpet.

KRIFAST-løpet er et tilbud for alle. Her kan du ta ut alle kreftene dine, eller du kan gå tur og nyte fine bruer, veganlegg og vakker natur.

Starter du i Arnvika, er det 6 km til målområdet på Straumsnes stadion. På vegen vil du oppleve den 412 meter lange Straumsundbrua. Vi du løpe eller gå lenger, kan du starte på Bergsøya, 13 km fra målområdet. Velger du denne distansen, passerer du mellom annet over den 913 meter lange flytebrua.

Den største utfordringen er halvmaraton. Starten er lagt til Gjemnes. Velger du den vel 21 km lange halvmaratondistansen, løper du over Gjemnessundbrua. Dette er ei hengebru på

1257 meter, med et høyeste punkt på 49 meter over havet.

Er ikke dette en stor nok utfordring? Det siste alternativet for start er Batnfjordsøra, 3 mil marsjmerkeprøve/turmarsj.

Flere opplysninger om løpet får du ved å kontakte

KRIFAST-løpets kontor, 6670 Øydegard, tlf. 073 33451.

Helge Lilleeidet

### SKADAR VED SNUBLING OG FALL

Arbeidsmiljøutvalet (AMU) drøfta i møte 11. mai 1993 mellom anna skademeldingar. Det syner seg at mange av uhellene skuldast snubling og fall.

Hovudverneombud Levor Legernes og verneleiar Knut Stokkeland fekk i oppdrag å sjå nærare på verneskoa som vi nyttar. Det er no gjort og ein er kome til at vi skal prøve ein ny vernesko av skoletypen, denne vil gje betre støtte om ankelen og beskytte slik at uønska ting ikkje kjem i skoene. Vegsentralen har skoene på lager.

Fallande gjenstand utgjer og ei stor gruppe skadar, og lasting/losting av bilar er arbeid som treng større omtanke.

Vidare er det viktig at vi alle

- syter for god orden på arbeidsplassen og patalar slurv.
- minner kvarandre om bruk av personleg verneutstyr.
- melder frå om nesten-ulukker.

Knut Stokkeland



# BYGDE FERJEKAI I TROMSØ



Gjengen som bygde Svensby ferjekai. Oddmund Tangen (t.v.), Kristen Leikarnes, Geir Egil Tangen, Arvid Engkrok, Steinar Brevik og Einar Strand.

- Det var første gang vi har vært så langt nord i landet. Det ble en hard vinter, med været som den største utfordringen. Men vi klarte å bygge Svensby ferjekai i Troms fylke innenfor rammene vi på forhånd hadde satt oss. Resultatet er vi godt fornøyd med.

Det er ferjekairådgiver Leonhard Dahl som sier dette etter at gjengen hans igjen har gjort en utmerket jobb utenfor fylkets grenser.

Det er forresten ikke første gang Troms fylke benytter seg av "fergehjelp"

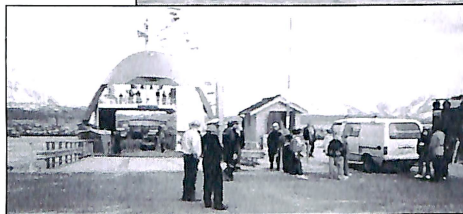
fra "søringa'n" i Møre og Romsdal. Detaljplanene for ferjeleiet på Karlsøy sto våre folk bak!

- Men denne gangen var det andre utfordringer dere sto overfor?

- Ja, vi gjorde det. Ikke bare var vi langt hjemme-fra, men vi gjorde den vanskeligste delen av jobben i løpet av den hardeste årstiden, vinteren. Selv om oppdraget hadde sine utfordringer, var det på mange måter likevel en rutinejobb. Vi stengte kaia i ett og et halv døgn, men ellers gikk trafikken som normalt under hele anleggsperioden, forteller Leonhard Dahl.

Ferjekaia er dimensjonert til å ta opp til 100 biler. Selve ferjebraua er 18 meter lang og 7 meter brei, noe som gjør at 2 biler kan kjøre i bredden. Dette øker kapasiteten.

- Til denne kaia konstruerte vi en ny løftesyylinder. Konstruksjonen er foreløpig den eneste i landet.



Svensby ferjekai ble ferdig som planlagt.

Den kalles ensidig oppheng, og består av en løftesyylinder. På andre ferjekai bruker vi to løftesyndere. Systemet ser ut til å fungere etter hensikten, og vil nå bli utprøvd for å se om vi skal bygge flere kaier av denne typen, forteller Leonhard Dahl.

Etter et halvt år, med altså værgudene som den største utfordringen, er ferjekai-gjengen delt på flere forskjellige oppdrag. To av karene er i fullt arbeid med

En annen "møring", gode gamle "Gjemnes, trafikker nå sambandet Brevikeidet - Svensby i troms fylke.

nye kaier på Dypfest og Tarva i Bjugn kommune i Sør-Trøndelag, en er på Halså ferjekai, mens de tre siste er fordelt på annet bruarbeid.

Forresten, en ny "møring" har tatt over etter ferjekai-gjengen. Det er en gammel kjenning som nå trafikkerer sambandet Brevikeidet-Svensby. Bilferja "Gjemnes" er bygd om, og frakter daglig flere hundre biler over Ullsfjorden.

## KJØPELYSTEN VAR GOD!

Lørdag 5. juni 1993 avviklet maskinavdelinga auksjon over utrangert materiell. Til tross for regntunge skyer var ca. 200 kjøpelystne møtt opp, så interessen var upåklagelig. Trolig satte vi i år publikumsrekord med eldste deltaker på 96 år.

Solgt ble bl.a. lastebil, pickup, traktor, kompressor, motorsag, diverse borutstyr, høgtrykkvasker, hydraulisk aggregat, diverse kontorutstyr og brakker. Totalt gikk 48

salgsnr. under hammeren, og det hele var solgt i løpet av ett par timer.

Auksjonarius var Lorentz Tjelle som etterhvert har svingt hammeren på mange vegvesenauksjoner.

Bedriftsidrettslaget stod for kaffi- og vaffelsalg og mange satte tydeligvis pris på en varm kaffikopp i gråværet. Med en omsetning på kr 980,- var bedriftsidrettslaget godt fornøyd.



Auksjonen innbrakte kr 269 190,-, ett resultat vi kan si oss godt fornøyd med.

Asbjørn Molaup



# TIL LILLEHAMMER PÅ VELFERDSTUR

- Vi fant raskt tonen, alle 42 som var med på årets velferdstur. Denne gangen gikk ferden nedover Gudbrandsdalen til Lillehammer. Det ble noen fine junidager i Mjøsbyen, med besøk både på Vegmuseet, i de mange OL-anleggene og ikke minst brukte vi mye tid på å sette oss inn i vegutbygginga i forkant av neste vinter-OL.



42 glade og blide ansikter fotografert på trappa foran Vegmuseet.

Det er Irene Bolsø, leder av Velferdsutvalget ved vegkontoret og primus motor for de siste års velferdsturer, som sier dette.

- Når vi denne gangen la turen utenfor fylkesgrensa, var årsaken at vi ønsket oss og hadde anledning til en lengre tur. Ikke minst hadde mange av oss lyst til nettopp å få oppleve litt veghistorie og litt før-olympisk sus, legger hun til.

En lang tur til olympiabyn uten å legge turen innom Vegmuseet, Opp-

land vegkontor og LOOCs informasjonssenter for å få litt veghistorie, litt om etatens og OL-arrangørens mange oppgaver og gjøremål, hører selvsagt med på en slik tur.

- Besøket på Vegmuseet var minnerikt. Når en på nært hold opplever den utviklinga som har skjedd innenfor vegbygging både teknisk og maskinelt, er det så at en av og til tar seg i og lurer på om "gikk det virkelig an å bygge veger med hakke og spade".

- Det blir for langt å fortelle om alle de mange oppgavene og prosjektene som skal være avsluttet i løpet av høsten og tidlig neste vinter. Det er imponerende alt som er gjort, og alt som skal være ferdig til den olympiske ilden tenner. Vi fikk være med på en befaring på Sentrumsforbindelsen, en veg- og tunnelforbindelse midt i Lillehammer. Det var et interessant besøk for oss vegfolk, minnes Irene.

Besøket i OL-anlegge-



Irene Bolsø og kollega Terje Haug fant raskt tonen.

ne og ikke minst turen opp de 800 trappetrinnene i den store hoppbakken, satte sine spor - ikke minst i lår og legger - har vi senere fått vite.

- Du vet, sier Irene, en velferdstur er mer enn turen i seg selv alene. At vi kan gjøre og oppleve noe sammen utenfor kontortida, at vi har tid til hverandre i hyggelig lag og at vi bor og spiser godt, betyr mye når vi i ettertid skal oppsummere årets velferdstur.



Lyst på en prøvetur? Annhild Hostad og Per Wolstad har tatt plass i baksetet, mens Janne og Aud Marie Skinlo tydeligvis er noe usikker på om de skal stige ombord i ekvipasjen. (Foto: Harald Oterhals).



Befaring på Sentrumsforbindelsen i Lillehammer.

## NYTT PLATEVERKSTED

Bygging av nytt plateverksted på vegsentralen i Molde startet 15. juni. Tilbygget vil bli på 625

kvadratmeter, med en total byggekostnad på ca. 4 millioner kroner.

Arbeidet skal være avsluttet og verkstedet innflyttingsklart i desember i år.



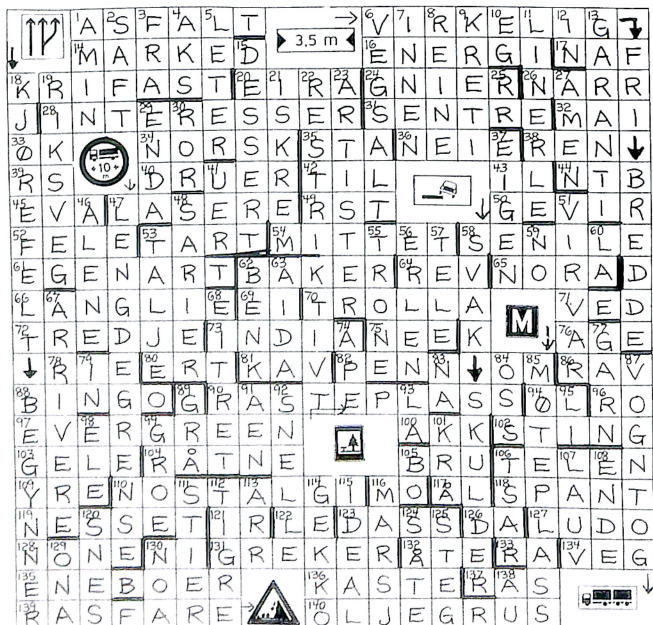
### VANNRETT

1. Se ill.
17. Stenger
18. Elv i Frankrike
19. Bred gate
20. Uro
21. Tar fri
23. Guttenavn
24. Blomsterstand
25. Virkelig
28. Iherdige
29. Ulf Myhre
30. Tre
33. Bånd
36. Stormakt
38. Se ill.
43. Naboer
44. Tørrede druer
46. Koke
48. Insekt
49. Drysse
50. Levne
51. Mangle
53. Mølle
54. Reiser
56. Dyr
57. Kosthold
58. Forsyne
60. Real
61. Pikenavn
62. Begrep
64. Anløper
65. Barn
66. Narkotika
68. Sport
71. Tverrtau
72. Vokse
73. Ytterligere
76. Sanger
77. Kunstsnekker
80. Forfatter
82. Like
83. Elv

85. Ukjent
86. Følelsesmessig
90. Papegøye
91. Øyeblikkelig
93. Middagsrett
96. Inderlig
98. Planteliv
100. Fikser
102. Tall
103. Geni
104. Skøyteløper
105. Nedbør
106. Elv i M&R
107. Se ill.
110. Mineral
111. Jøkelen
112. Retning
113. Innebære
115. Hellig
117. Aula
118. Fullstendig
122. Kraftig
127. Org.
128. Skredet
130. Kirke
132. 2843
134. Anleggsarbeider
136. Forstavelse
137. Rike
138. Tilhengervogn
139. Flyplass
140. Drikk
141. Pike
142. Binde

### LODDRETT

1. Fiske
2. Tittel
3. Dikter
4. 7095
5. Vrimle
6. Bekymring
7. Tall
8. Dessert
9. Kommune i M&R
10. Veg
11. Guttenavn
12. Jordstykke
13. Pikenavn
14. Utsikt
15. Fargestoff
16. Ener
21. Brygge
22. 4370
24. Ferjeanløpssted
26. Ustadig
27. Fryse
30. Begjær
31. Pryd
32. Se ill.
34. 6400
35. Land i Europa
37. Pulsåre
38. Stang
39. Konkurrere
40. Uro
41. Tung hammer
42. Grønnsak
45. Fartøy
47. Flyplass
52. Glo
53. Beger
54. I like måte
55. Dekke
59. Ryen
63. Lukte
67. Tre
69. Guttenavn (omv.)
70. Ungdom
74. Fugl (omv.)
75. Tynn
78. Fire
79. Antar
81. Verdensdel
84. Hunnbjørn
87. Tyrefekter
88. Vaske
89. Europeere
90. Slite
92. Palme
93. Se ill.
94. Ildsteder
95. Fire
97. Fyr
99. Prydplante
101. Nordmann (omv.)
106. Artikkel
108. Hellig
109. Se ill.
113. Traktere
114. Jevn
115. Grovt stoff
116. Nedslått
119. Verktøy
120. Kvarter
121. Mot
123. Merkelig
124. Produkt
125. Lide
126. Tittel (fork.)
129. Larm
131. Politiker (død)
133. Elv
135. Bekk
137. Nedbør
139. Fisk
141. Rekke
143. Ordne



## LØSNING PÅ «VEGKRYSS NR. 2-93»










### VINNERE BLE:

1. Åse Lien, Innfjorden
2. Wenche-Karin Skarmyr, Kvamsøy
3. Yngvar Pedersen, Tønsberg

*Vi gratulerer vinnerne.*



# KRYSSORD av konsulent Terje Haug

Bomstasjon Toll plaza 1 km	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										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		141			142				143
																			

De tre første riktige løsninger premieres med 2 Flaxlodd.

Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 3 - 93» og sendes  
Vegkontoret  
Fylkeshuset  
6400 Molde

innen 15. august 1993

Innsender:.....

Adresse:.....

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



# Rundt om i fylket



# C

## Jørgen tilbake på jobb

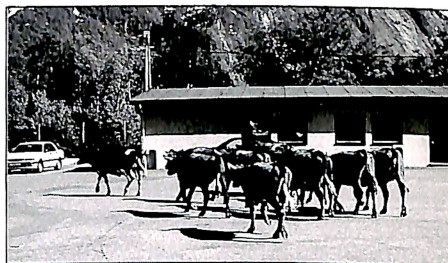


Jørgen Sigereth (67) var så snart tilbake i jobb like før sommerferien. Den tidligere plateformannen ved sveiseverkstedet på maskinavdelinga trøppet opp som ekstrahjelp da nøden var størst. For etterspørselen etter modellsnekker Odd Halvorsen sine rasteplassbord ble så stor like før sommeren satte inn, at Odd alene ikke klarte å dekke behovet.

Du vet, dette blir ingen vane. Det er første gangen jeg er tilbake etter at jeg ble pensjonist for to år siden. Men jeg må jo hjelpe til når det er behov for det. Jeg synes det var artig og en hyggelig avveksling å montere bord, kunne Jørgen fortelle før han tok ferie og satte kursen for Danmark.

## Så mange slags besøk

Det er så mange slags besøk og mange forskjellige vegfarende som dukker opp i løpet av sommerferien. Noen besøk setter vi pris på, andre kan vi gjerne være foruten. Vegmester Asbjørn Sæter og hans stab ved vegstasjonen på Åndalsnes ble her om dagen beæret med besøk. De besøkende, har vi latt oss fortelle, tok seg både god tid, de tok seg godt av matfatet og la like godt igjen et aldri så lite visittkort før de igjen tok beina fatt.



## Stjålet for 3. gang

Trollskiltet i Trollstigen må være et av landets mest populære skilt. Skiltet på vegen opp til det populære turistmålet, ble ved innledningen av turist-



sesongen stjålet for tredje gang – og det midt på lyse dagen. Første gangen det forsvant, var like etter at det ble satt opp i juni i fjor. I løpet av vinteren forsvant skilt nr. to. Nytt skilt kom opp i mai, men det fikk ikke stå i mange dagene før det forsvant på nytt.

Fortvil ikke. Vegmester Asbjørn Sæter på Åndalsnes var snar med å bestille nytt. Og skilt nr. 4 skal være så godt montert at det visst nok nesten skal være umulig å ta det med seg.

## Den gamle møteplassen



Det er ikke så mange som møtes her lenger, på den gamle møteplassen like ved riksveg 9 på Hjelvik i Romsdalen. Siste gang det skjedde et trafikal møte her, var på slutten av 40-åra. Siden har plassen vært en stille plett på jorda. Skiltet her har klart seg godt, tross værgudenes skiftende lune gjennom mer enn 50 år. I dag er plassen kulturbeite. Foto: Ottar Brudeseth

## Trollstigen åpnet 28. mai

28. mai ble Norges fremste turistveg, Trollstigvegen, ryddet for snø. Åpninga av landets tredje største turistattraksjon, ifølge Nortra, har variert noe de siste årene. I 1991 var vi tidlig ute. Da ble Trollstigen åpnet 8. mai, mens Geirangervegen var kjøreklar etter vinterstegninga allerede 30. april. Det normale de siste årene har vært at åpninga har skjedd i tida mellom 16. og 25. mai.



**Statens vegvesen**  
Møre og Romsdal