

Veg og Virke

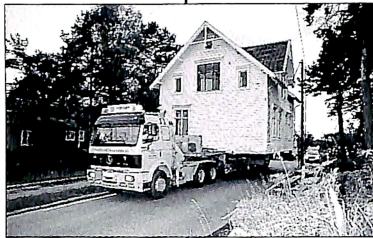
Nr. 4 1993 21. årgang

Bedriftsblad for
Statens vegvesen Møre og Romsdal



Statens vegvesen
Møre og Romsdal

INNHALD



Nytt styringssystem..... 3

PROFILAR

Landets eneste ferjekairådgiver..... 4

VEGNYTT

Rundkjøring i Blindheimkrysset..... 5

Mange henvender seg til 0175..... 5

På flyttefot..... 8

Ny veg på Tustna..... 9

Kunst og vegbygging 10-11

TRAFIKKSIKKERHET

Trafikktrygging på fylkestinget 14

Ulf åpnet ny gang- og sykkelveg..... 15

Milevis med miljøfarge 17

FRA RETTEN

Vant rettsak om Godøytunnelen 12-13

Vegsentralen til sjøs..... 6

PERSONALIA 16

KRYSSORD..... 18-19

SISTE SIDE

Nytt frå Møre og Romsdal..... 20

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: 71 25 80 00 Telefax: 71 25 83 28

Opplag: 2100

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 meiningsyttringar gjer nødvendigvis ikkje greie for etatens offisielle haldningar.

Framsida: Batnfjordsøra
Foto: Harald Sæterøy, Molde

Deadline for neste nr. er 1. oktober 1993.

Sats og trykk: EKH trykk, Molde. Telefon: 71 21 11 33

Nytt styringssystem for Statens vegvesen

12. juli, den dagen då dei fleste av oss starta fellesferien, fortalte fjernsyn og radio at Holler-utvalet – arbeidsgruppa for utgreiing av «Nytt overordnet styringssystem for Statens vegvesen» – hadde lagt fram si innstilling. Dei første kommentarane m.a. frå vegdirektøren, fortalte at dette var eit grundig arbeid som bør føre til ein god debatt om styring av vegsektoren og Vegvesenet si organisering.

Utvalet har i sine tilrådingar lagt vekt på å ivareta to omsyn:

- God politisk styring.
- Fremje effektivitet.

Utvallsinnstillinga vil, dersom ho blir fulgt opp, gje både politikarar og Vegvesenet store utfordringar. Utfordringa frå utvalet til politikarane er at politikarane i større grad må konsentrere seg om mål og strategiar for bruk av midlar på vegsektoren. Langtidsplanlegginga skal ha 10 års perspektiv. Politikarane både på Storting og fylkesting skal presenterast for ulike alternativ t.d. framkomst-, miljø-, trafikktryggleiks- og distriktsstrategiar. Politikarane skal velje kva strategi eller kva delar av dei ulike strategiiane som skal prioriterast ut frå politiske mål.

Utvalet har vidare gjort eit klart skilje i behandlinga av stamvegsaker og øvrige riksvegsaker. Stamvegnettet vert delt inn i ruter uavhengig av fylkesgrensene, og Stortinget fastset mål og rammer for kvar stamveggrute. Fylkeskommunen skal uttale seg i stamvegsspørsmål, men får ei sentral rolle i prioriteringane på det øvrige vegnettet.

Kontrasten er stor frå dagens situasjon då oppmerksomheita i stor grad er retta mot enkeltprosjekt og fylkesfordeling av midlar.

Sjølv om utvalet slår fast at Vegvesenet er ein dyktig byggherre og at vi har ein effektiv eigenproduksjon, får

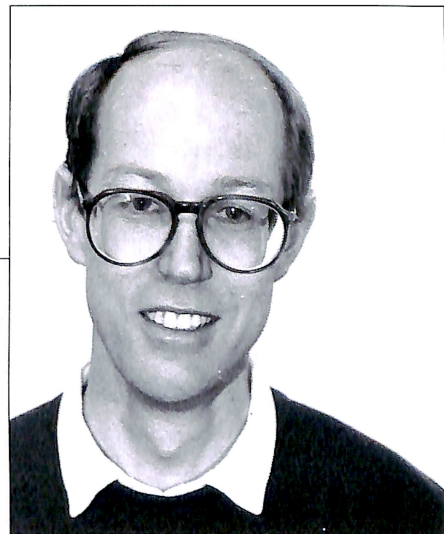
forslaga viktige konsekvensar for Vegvesenet:

- Etaten blir mindre detaljstyrt. Vi får større fullmakter og eit større ansvar.
- Vi må utarbeide betre grunnlagsmateriale for politikarane.
- Biltilsynet får eit nytt finansierings- og styringssystem med brukarfinansiering (gebyr) av verksemda, noko som fører til større marknadstilpassing.
- Organisasjonen vår skal endrast noko slik at vi klarare kan skilje mellom forvaltnings- eller myndeoppgåver og produksjonsoppgåvene.

Det vil ikkje vere noka overrasking om diskusjonen mellom tilsette vil dreie seg om organisasjonsspørsmålet. Det er ikkje semje i utvalet om korleis ein skal skilje forvaltning frå produksjon. Fleirtalet foreslår at det blir oppretta ein produksjonsdivisjon i Vegdirektoratet og nokre regionale produksjonseiningar underlagt Vegdirektoratet. Etter denne modellen skal Vegvesenet i fylka altså ikkje ha produksjonsavdeling underlagt vegsjef. Mindretalet meiner at vegkontora organisatorisk bør delast i ei forvaltnings- og ei produksjonseining. Mindretalet peikar på at tunge anleggs- og vedlikeholdsoppgåver som tunnel- og brubygging og asfaltarbeid kan regionaliserast, dvs. at nokre vegkontor skal ha kompetanse og kapasitet til slike oppgåver. På denne måten får vi større effektivitet i etaten.

Utvalet foreslår at Vegvesenet framleis skal vere eit forvaltningsorgan og med uendra ansvarsområde. Etaten bør ha fridom til å opprette og inndra stillingar. Alle tilsette vil framleis vere statstestemenn slik at dei lover, reglar og avtalar som gjeld statlege tenestemenn elles òg skal gjelde i Vegvesenet.

Det stabile for Vegvesenet er eit uen-



Knut Nauste

dra ansvarsområde. For tenestemenn uendra tilsetjingsvilkår. Men for å sikre eit effektivt vegvesen med eiga drift, for å betre den politiske styringa av etaten og for at vi framleis skal framstå som ein truverdig etat for allmenta, vert det altså foreslått vesentlege endringar.

Holler-utvalet si utgreiing bør gi oss eit godt grunnlag for diskusjon. Det er viktig at vi no ikkje vert «navlebeskuarar». I debatten internt må vi ha synspunkt på kva marknadstilpassinga av biltilsynet betyr t.d. for publikumsservice, og om det kan ha konsekvensar for trafikktryggleiksarbeidet. Ikkje berre kva verknader har forslaga for oss tilsette. Kva er argumenta for at ei produksjonseining under vegsjefen er ei betre løysing enn regionale einingar? Har vi andre argument? Er det god grunn til å vekte utvalet sine argument på ein annan måte?

Ekstraavgåva av «Vegen og Vi» er eit godt grunnlag for å gjere seg opp meiningar. Vil du vite meir les NOU 1993:23, m.a. har alle vegstasjonar sitt eksemplar. Mange detaljar må utgreiast i tida som kjem. Derfor får vi ikkje svar på alle spørsmåla før høyringsrunda vert avslutta seint i haust. Dei prinsipielle spørsmåla er reiste og må diskuteras. Leiinga og tillitsvalde har ansvaret for å få fram synspunkta. Vi håper og trur du vil delta med gode synspunkt.

Knut Nauste



Jobben vil vel i hovedsak være å bringe de gode idéer og løsninger videre og prøve å forhindre at dårlige løsninger blir valgt, sier ferjekairådgiver Leonhard Dahl.

Leonhard Dahl, landets første ferjekairådgiver:

En spennende oppgave!

– Tanken bak oppnevningen som ferjekairådgiver er at jeg skal være brukontoret i Vegdirektoratet sin «forlengede» arm for ferjefylkene i landet. Jobben vil jeg tro vil være å bringe de gode idéene og løsningene videre og prøve å forhindre at dårlige løsninger blir valgt.

Det er Leonhard Dahl, nylig oppnevnt som Vegdirektoratets rådgiver i ferjekaitekniske spørsmål som sier dette. Bakgrunnen for at stillinga er opprettet, er Vegdirektoratets ønske om å utnytte det enkelte fylkets «spesialitet», og altså i dette tilfellet den erfaring og kompetanse Leonhard Dahl og hans mannskap sitter inne med på en best mulig og rasjonell måte.

– Staten må bruke de ressurser som er til rådighet, og med den bakgrunn er det altså at det er inngått en samarbeidsavtale mellom Statens vegvesen Møre og Romsdal og Vegdirektoratet om at jeg skal yte ferjeteknisk bistand til alle vegkontor som ønsker slik bistand videre.

– Mine oppgaver i denne sammenheng vil i all hovedsak bestå av innsamling av erfaringsmateriale, sørge for informasjon fylkene i mellom om gode og dårlige løsninger og ikke minst ivareta den tradisjonelle rådgivinga, sier Dahl.

I tillegg er han også pålagt å holde seg orientert i markedet når det gjelder utvikling og bruk av teknisk utstyr, Han forteller videre:

– Vi må bidra til at andre fylker ikke gjør samme feil som andre har gjort tidligere. En hensikt med ordningen er altså at jeg skal gi bedre og mer ensartede løsninger både teknisk og økonomisk innen bygging og drift av ferjekaier.

– Alle henvendelser og råd av teknisk art kan gjøres direkte til meg. Jeg vil selvfølgelig ha et nært samarbeid med bruavdelingen i Vegdirektoratet.

– Oppgaven som rådgiver i ferjekaitekniske spørsmål er ingen enmannsjobb. Samarbeid er nødvendig om en skal lykkes, avslutter landets første og eneste ferjekairådgiver.

Blindheimkrysset ombygd til rundkjøring:

Bedre flyt og færre uhell



Med årsgjennomsnitt på 15 000 kjøretøy er Blindheimkrysset et av de mest trafikkerte i Møre og Romsdal. Rundkjøringa ble ferdig tidligere i sommer.



Overingeniør Kjetill Kjersem sier at det ikke har vært unormalt stort antall rapporterte trafikkulykker i Blindheimkrysset sett i forhold til trafikkmengden.

Blindheimkrysset på riksveg 1 i Spjelkavika utenfor Ålesund er et av de mest trafikkbelastede kryss i Møre og Romsdal. En rundkjøring var den beste løsningen for å avvikle og for å få bedre flyt i trafikken her. Likevel, alle problem i det sterkt trafikkerte krysset er ikke løst, sier overingeniør Kjetill Kjersem.

Blindheimkrysset har lenge stått på prioriteringslista over nødvendige trafikksikkerhetstiltak, og i sommer ble den foreløpige siste rundkjøringa i fylket tatt i bruk. Kjetill Kjersem sier at rundkjøringa burde vært noe større siden standarden og kjørefeltene på noen av vegene inn mot rundkjøringa er nokså høye. Diameteren på selve sentraløya, som er beplantet og tilsådd, er 12 meter og avstanden mellom ytterkantene er 32 meter.

Årsgjennomsnittet ligger i størrelsesordenen 15 000 kjøretøy. Trafikken til og fra tre av de store ferjesambandene i fylket må gjennom Blindheimkrysset. Det hender at ferjekøene fra sambandene Aure-Magerholm, Festøy-Solevåg og Hareid-Sulesund er omtrent samtidig i krysset. I tillegg kommer så lokaltrafikken, buss- og godstransporten.

– Det sier seg selv at med riksveg 1 og all gjennomgangstrafikk sørover og nordover i fylket, et rikt næringsliv og relativt stor befolkningsskonsentrasjon i området, må trafikken bli stor her.

Det var en del ulykker i krysset før vi bygde rundkjøringa, men våre registreringer viser at det ikke har vært rapportert så mange ulykker som flere hevder. Etter dette finner vi at det trolig ikke har vært flere ulykker i Blindheimkrysset enn det er i andre kryss med like stor trafikk. Blikkskader har det riktig nok vært, ja vel, men dette har vi ikke oversikt over verken her eller i andre kryss. Her kan det tilføyes at enkelte forsikringsselskaper også har gitt uttrykk for samme syn som oss.

Kapasiteten i krysset er nok blitt en del større etter at vi lagde rundkjøringa, men samtidig må vi huske at vegen videre til Spjelkavika er den samme. Derfor må vi fremdeles regne med at det kan danne seg bilkøer og at uhell kan oppstå i Blindheimkrysset fortsatt. Trafikantene må derfor være ekstra oppmerksomme også i framtida i dette krysset, sier overingeniør Kjetill Kjersem.

Mange bruker Vegtrafikksentralen: Er til stor nytte

– Vårt inntrykk er at stadig flere gjør seg nytte av dei tenestene vegtrafikksentralen kan tilby. Det nye telefonløsninga på 0175 har ført til auke i henvendingar frå publikum, seier overingeniør Ivar Hol.

Etter snart eit års drift kan ein slå fast at den lokale vegtrafikksentralen for Møre og Romsdal, som ligg utanfor Molde, har vært til stor nytte. Registreringar som er gjort, syner eit

gjennomsnitt på 40-50 henvendingar dagleg. På vinterdagar med ras, snøfokk og til dømes storm, har sentralen motteke mellom 400 og 500 henvendingar, men i dei rolege periodane har det berre vore 10-15 henvendingar. Det syner seg og at det er svært lite inngåande informasjon frå publikum. Inngåande informasjon utgjør berre 1-2% av dei totale henvendingane.

– Etter vårt syn har ordninga med regional vegtrafikksentral på Heimdal og lokal vegtrafikksentral i Møre og Romsdal fylke fungert godt. Vi ser det



Daglig leiar av vegtrafikksentralen, Nils Olav Kringstad, har hatt mange travle dager det siste året.

som ei teneleg ordning både for oss og trafikantane med ein lokale vegtrafikksentral i Møre og Romsdal som organiserar og samord-

nar meldingar og informasjon til støtte for den regionale vegtrafikksentralen på Heimdal, seier Ivar Hol.

VEGSEN TRALEN til sjøs!



Ona, øya vest i havet. Her tok vi oss tid til å strekke på beina.



Utradisjonelt tok vegsentralen i år velferdsturen sin sjøvegen. Helt ut til de ytterste holmer og skjær gikk ferden. Det viste seg at dette ble et

Vi leide M/L «Sjøvakt» og vi var så heldige, etter god overtalingskunst, og få Leo Oterhals til guide. Da visste vi at turen var reddet og at kun været kunne hindre oss i at turen ikke ble vellykket.

Presis kl. 0900 den 22. juni 1993 kastet vi loss og la ut fra torgkaia i Molde. Fra da av tok Leo over mikrofonen og trollbandt oss med sine fortellinger fra kystmiljøet etter som ferden fortsatte utover fjorden. Da vi rundet Julneset og la kursen nord om Gossen med retning mot Bud, fikk vi levende skil-

dringer fra både gammel og ny tid på disse stedene.

Etter en runde innom Bud havn, la vi kursen innom Buaodden med retning mot Bjørnsund. Snart dukket isbjørnen på Nordre Bjørnsund opp, og viste oss leia inn til den lune og idylliske havna. Vi hadde her en time til rådighet til å ta små turer opp mellom de hvitmalte husene. Mange nyttet anledningen til å ta seg en kopp kaffi i solveggen mens vi nytte den friske havlufta.

Tiden gikk fort, og snart befant vi oss på veg mot Gallerskjærene. Det var her etter manges mening vi fikk den store opplevelsen. Leo tok på seg å lose båten inn mellom de brytende

falla, helt inn til «Roktas» grav. Alle som var med følte en spenning og en høytidsstund som er vanskelig å forklare. Med Leo sin fortellerevne, følte vi at vi var på en fredet plass. Tankene gikk tilbake til 3. april 1938 da det var et forrykende vær og redningsbåtene gikk inn her. Vi som var her en finværsdag kan ikke fatte hvordan dette kunne gå an.

Like sikkert som vi kom inn, var vi igjen på veg ut, og nå var målet Saltsteinen. Den sagnomsuste høyreiste holmen med den dype kløften som skjærer seg tvers gjennom. Enda mer spennende ble den for oss



populært reisemål etter oppslutningen å bedømme. Overraskende var det at kun noen få hadde sett vårt distrikt fra den siden før.

etter at vi fikk høre om folket som skulle ha bodd her.

Etter at vi hadde passert holmer og skjær med navn som Kløvningen, Skitneskjæret og Kråka, seig vi inn på havna på Ona. Etter en tur på Onakalven med utsikt nesten til Shetland samt en liten handlerunde, satte vi kursen mot Finnøya. Om det var en eim av sjøverk, eller det var av alle inntrykkene, følte vi at nå skulle det bli godt med middag.

Godt mottatt, og en god middag fikk vi på «Finnøy Sjøbuer».



Vi gikk også i land på Finnøya.

En ettermiddagstur opp til bautaen av Nils Finnøy, samt besiktigelse av hans gamle motorverksted, var også verd å ta med seg.

Etter at vi hadde vært innom havna på Sandøya begynte turen hjemover. Men først måtte vi innom Lyngværet, fiskeværet som har hatt så mye å si for Molde og som er et av de eldste fiskeværene på Romsdalskysten. Her fikk vi også en så levende skildring av folket og virksomheten at vi nesten kjente lukten av tran og guano. Selv om vi ønsket å få nyte roen og naturen som preger dette lille stedet, måtte vi bare tenke på hjemvegen.

Da vi nærmet oss Molde, var det flere som ytret at de slett ikke hadde lyst til

å gå i land. Dette skulle vel tyde på at turen var vellykket.

Med Leo si skildring av «Romsdalen» og «Ja vi elsker dette landet» av Bj. Bjørnson, la vi til kai i Molde kl. 1600.

Til de som lurer på hvor turen skal gå neste år: Legg turen til ytre strøk, det er mye bedre med lukten av sjø, tang og tare enn eksoslukt og trafikkstøy.

Magne Blomsnes

Presisjonstransporten



– Jeg tror vi nådde grensen for hva vi kan klare på en transport da vi flyttet det 28 tonn tunge, ni meter høye og sju meter brede verneverdig huset. Alt gikk som planlagt og smertefritt, nesten med rekordfart. To timer brukte vi på transporten fra Julsundvegen i Molde til Romsdalsmuseet.

Det er oppsynsmann Sigurd Solemdal ved maskinavdelinga som i ettertid sier seg godt fornøyd med en ny presisjonstransport i vegvesen-regi.

Det gamle sveitserhuset fra 1907 skal om ikke så alt for lenge bli slik et hus i Molde så ut en gang i årene mellom 1910 og 1920. Huset måtte vike plass for 250 meter gang- og sykkelveg.

– Vi har riktignok hatt en del lignende og tyngre transporter tidligere, men aldri så store i volum som denne. Dette var fjerde gangen vi fraktet et verneverdig bolighus til Romsdalsmuseet. Vi har også flere vellykkede husflyttinger på Sunnmøre bak oss. Noe erfaring har vi etter hvert tilegnet oss. Jeg tror nok transporten kunne virke nervepirrende på tilskuerne, men det så nok verre ut enn det var. Etter våre beregninger skulle transporten gå bra, og det gjorde den da også på alle måter, sier Solemdal.

Bak rattet på den totalt 16 meter lange «ekvipasjen», med nok av hestekrefter

under panseret, satt sjåfør Odd Erik Lønsethagen. Han måtte være både stødig handa og sikker på vegen, for å manøvrere det mer enn 80 år gamle huset sikkert gjennom Moldegatene. På det smaleste var ikke klaringen mellom transporten og hindringene mer enn 30-40 cm.

– Det følte godt da hele transporten var vel fremme. Heldigvis møtte vi ikke så mange problemer som jeg fryktet på forhånd. Jeg hadde trodd det skulle bli vanskeligere i de skarpe svingene opp mot sykehuset enn tilfellet ble. At vi ikke brukte mer enn to timer på transporten var overraskende. Før vi startet var jeg sikker på at det ville gå mange timer og at vi i verste fall måtte ta natta i bruk, sier Odd Magne Lønsethagen som også tidligere har vært med på mange store spesialtransporter.

– Du vet, sier Sigurd Solemdal, god planlegging og et godt forberedt arbeid kreves alltid om resultatet skal bli vellykket.

Den 28 tonn store transporten gikk trygt og sikkert, uten å møte store problemer på vegen til Romsdalsmuseet.

To store mobilkraner løftet det 28 tonn tunge huset opp på den 16 meter lange «ekvipasjen»

Et godt forberedt arbeid kreves om resultatet skal bli vellykket.





Riksveg 680 på Tustna: **Asfalt hele veggen**

– Endelig, sa ordfører Hallvard Husby på Tustna, og skar snora. For tirsdag 24. august kunne ordføreren markere for «all verden» at de siste kilometerne av riksveg 680 over øya hadde fått fast dekke.

Men like viktig og betydningsfullt for bygdefolket på Leira og brukerne av riksveg 680, er det at den ikke alt for trafikkvennlige grusvegbiten nå er lagt utenom bebyggelsen.

– Den gamle biten av riksveg 680 gjennom bebyggelsen på Leira var vanskelig, kronglete og opplevdes også som noe trafikkfarlig. Ved at veggen her er lagt om og utenom bebyggelsen er jeg viss på at trafikken vil gli lettere og ikke minst vet jeg at sikkerheten for de «myke» trafikantene er blitt mye større. Og igjen har Vegvesenet gjort godt arbeid, slo ordføreren fast før han klypte snora og kunne erklære nyveggen for åpnet.



2,6 km av den 4,1 km lange parsellen følger den gamle riksvegen, mens 1,5 km er lagt utenom bebyggelsen på Leira. Det er også bygd 410 meter med sideveger og 1 530 meter gang- og sykkelveg. Vegbredda er 6,5 meter og tillatt aksellast på strekninga er satt opp fra 8 til 10 tonn. Samtidig ble tillatt aksellast i ferjeforbindelsen Aukan-Edøy på riksveg 669 og på riksveg 669 på Smøla fra Edøy til Nervikja skrevet opp tilsvarende. Det er klart at aksellastoppskrivinga vil få stor betydning for tungtrafikken og føre til mindre transportkostnader for næringslivet i området, og da særlig for kommunene Tustna og Smøla.

I veglinja er det sprengt ut om lag 45 000 kubikkmeter fast fjell og det er gravd ut om lag 16 000 kubikkmeter myr- og jordmasser som ikke kunne brukes til vegbygging. Det er gått med om lag 10 000 kubikkmeter pukk til forsterkingslag i veg. Veganlegget er finansiert med ordinære vegbevillinger og de totale kostnadene er regnet til rundt 20 millioner 1993-kroner.

– Framdrifta har gått som planlagt. Vi har selv stått for all sprenging på anlegget, mens boring til dels er utført med egen borevogn og etter anbud pr. boremeter. Graving og transport er utført av innleide maskiner. Ellers er det å si at samarbeidet med entreprenørene, Tustna kommune og andre involverte parter har vært godt, sier anleggsleder Hjalmar Brudeseth.

Bildet over: Endelig har den siste biten av riksveg 680 fått fast dekke, sa ordfører Halvard Husby og skar snora. Assisterende vegsjef Paul Bølset (t.v). Foto: Hjalmar Brudeseth.

Bildet t.v.: Mange skuelystne hadde møtt fram for å overvære åpninga. Foto: Hjalmar Brudeseth.

– Frå kommunen si side er vi svært stolte over å kunne ta imot skulpturen «Merke» som ein del av Miljøgata. Statens vegvesen og kunstnaren Arne Nøst har gjennom denne skulpturen gitt oss noe som har med identitet å gjøre. Skulpturen seier mye om kommunen og bygda si historie og identitet.



Mange hundre hadde møtt fram denne «Merke»-dagen.

Ordførar Nils Martin Sæther døypte skulpturen i champagne.

Kunstnaren Arne Nøst på saxofon og båtbygger Jan Knutsen med gitar «overleverte» skulpturen med «Bruremarsj frå Øre».

Alle foto: Magne Flemsæter



Miljøgateskulpturen på Batnfjordsøra døypt: EIN HISTORISK «MERKE»-DAG

Det var ordførar Nils Martin Sæther i Gjemnes kommune som sa dette, etter at han 12. juli 1993 hadde avduka miljøgateskulpturen. Det gjorde han ved å døype den 7 meter høge skulpturen i champagne.

Og sjølvsagt var det stor festivitas på Batnfjordsøra denne dagen. Fleire

hundre hadde møtt fram for å vere med på avdukinga. Tidlegare på føremiddagen hadde Batnfjord juniorkorps, ikledd gule vegvesenskjorter, varma opp i sentrum. Til feiande flott marsjmusikk delte Vegvesenet sine egne folk ut iskrem med rund hand til både stor og liten.

Jo da, stemninga var god, og Vegvesenet prega med sine mange aktivitetar så absolutt tettstaden denne historiske merkedagen. Med «Merke» har Miljøgata fått eit landemerke som nok vil vere med på å for-

sterke tettstaden sin identitet.

I sin tale kunne anleggssjef Kjell Loen fortelje at det alt under planlegginga vart lagt fram tankar om å reise ein skulptur, eit kunstverk, på ein sentral plass på staden.

– I denne samanheng kan vi seie at dagen i dag er historisk. Vi har vel ikkje i Vegvesenet si historie her i fylket tidlegare satsa på å pynte med eit kunstverk i denne form ved vegen. Med omsyn til Miljøgata er vi no komne så langt i byggjearbeidet at dei store linjene er lagt. Det blir likevel ikkje lagt siste hand på verket før våren 1994, så grunnlaget for å sette karakter på resultatet er ikkje til stades enno, sa han.

Og det var ikkje langt mellom ide og

handling. Prosjektleiar Alf Idar Småge, som tok initiativ til at gata og staden skulle få eit kunstverk, seier det på denne måten:

– Ved aktivt å ta i bruk kunst som virkemiddel vonar vi at Batnfjordsøra får eit landemerke som skal vere med på å forsterke tettstaden sin identitet, og å gjere trafikantane nyfrikne. Vi vonar og at kunstverket skal vere kommunikasjonsmiddel mellom trafikantane og tettstaden, og ein får tru at ingen skal passere Batnfjordsøra utan å ha opplevd noko. Kanskje Batnfjordsøra skal i medvitet til den oppveksande slekt i baksetet bli «staden der vi stoppa og spiste is».

Kunstverket som er utforma av Molde-kunstnaren Arne Nøst og laga av båtbyggjaren Jan Knutsen frå Aukra, er i tre og stål og er plassert sentralt på Batnfjordsøra, godt synleg for dei vegfarande. Skulpturen skal gje assosiasjonar til mellom anna båt, fjell

og fuglevenger og geviret i Gjemnes sitt kommunevåpen. «Merke» symboliserer på mange måter at Batnfjordsøra var og enno er eit trafikknutepunkt.

Om sitt eiga kunstverk seier Arne Nøst, etter at han saman med Jan Knutsen først kvitterte for oppgåva med å spele ein bruremarsj frå Øre i Gjemnes:

– Merke skal ikkje vere ein eintydig skulptur. Den er sett saman av mange delar og kan symbolisere mange ting, slik også samfunnet er samansett, og er eit samspel mellom mange einingar. Forma kan symbolisere både venger og plog, og ikkje minst «fruktbarhetssymbol».

Interessa for skulpturen var det ingen ting og utsetje på. Noen likte den, andre trong tid, mens nokre igjen ga klårt uttrykk for at «Merke» ikkje falt i deira smak. Ein eldre mann meinte den var rar og har lite å gjere der. Karen ved sida av derimot hadde ei anna mening. «Han er uvanleg og artig, og kan vere så mangt». Ungane syntes ikkje å vere i tvil

– Han er fin, jubla dei!



SURNADAL NESTE

Først neste år blir Miljøgata på Batnfjordsøra ferdig. Årsaka til at anlegget ikkje vert gjort ferdig i år, er at det er opna for ektramidler til anlegget. Eventuelle ektramidler skal i hovudsak nyttast til tre element, belysning, opprusting av torget og til noko standardheving av anlegget.

No tydar mykje på at Skei sentrum i Surnadal på Nordmøre er den neste staden i fylket som kan få miljøgate. Dersom planane vert sett ut i livet, skal den gamle riksvegen mellom butikkenteret og hotellet og den gamle Svartvassvegen bli bygd om til miljøgate. Planane går ut på at gata skal vere ferdig ein gang i løpet av 1997.



ÅLESUND OG GISKE TUNNEL- OG BRUSELSKAP TAPTE

Oslo byrett har nylig avsagt dom i en sak som Ålesund og Giske Tunnel- og Bruselskap (ÅGTB) hadde anlagt mot Møre og Romsdal fylkeskommune og Staten v/Samferdselsdepartementet.

Bakgrunnen for søksmålet var at fylkeskommunen hadde utbetalt det fylkeskommunale tilskuddet til bygging av Godøytunnelen direkte til Statens vegvesen Møre og Romsdal. ÅGTB krevde disse pengene overført til seg. Både Fylkeskommunen og Staten ble imidlertid frifunnet.



Fylkestinget fattet 9. desember 1986 følgende vedtak: «Møre og Romsdal fylkeskommune yter eit eingongstilskot på 20 mill. 1986-kroner til Ålesund og Giske Tunnel- og Bruselskap A/S med innbetaling første året etter at fastlandssambandet til Godøya er etablert.»

Avtalen mellom ÅGTB og Staten om bygging av Godøytunnelen gikk ut på at Vegvesenet skulle ivareta byggherre- og kassererfunksjonene for anlegget. Vegvesenet forskuttet utgiftene mot refusjon fra ÅGTB. ÅGTB hadde på sin side inngått byggelånsavtale med Sparebanken Møre og Sunnmørsbanken AS.

På det forutgående prosjektet Ålesund-Ellingsøy-Giske hadde ÅGTB også stått for utbetalingene.

Fra høsten 1988 fikk ÅGTB økonomiske vansker og i februar 1989, umiddelbart etter åpningen av Godøytunnelen, stoppet de to bankene for ytterligere trekk på byggelånet. Dette førte igjen til at Vegvesenet ikke fikk dekning for forskuttet beløp. Høsten 1989 utgjorde Vegvesenets tilgodehavende ca. 34,5

mill. kroner. Det var fare for at dette måtte dekkes inn ved tilsvarende reduksjoner i bevilgningene til riksvegformål i Møre og Romsdal.

På denne bakgrunnen vedtok fylkesutvalget 20. november 1989 følgende:

«Eingongstilskotet til Ålesund og Giske Tunnel- og Bruselskap AS stort kr. 20 mill. i 1986-kroner, i samsvar med vedtak i sak T-115/86 pkt. 4, blir betalt ut i månedsskiftet november/desember 1989. Beløpet overføres til Statens vegvesen Møre og Romsdal som byggherre og kasserer for anlegget.»

Beløpet ble så utbetalt 11. desember 1989 med kr 24 555 000,-.

Vegdirektoratet hadde på forhånd garantert at utbetalingen hadde befriende virkning for fylkeskommunen.

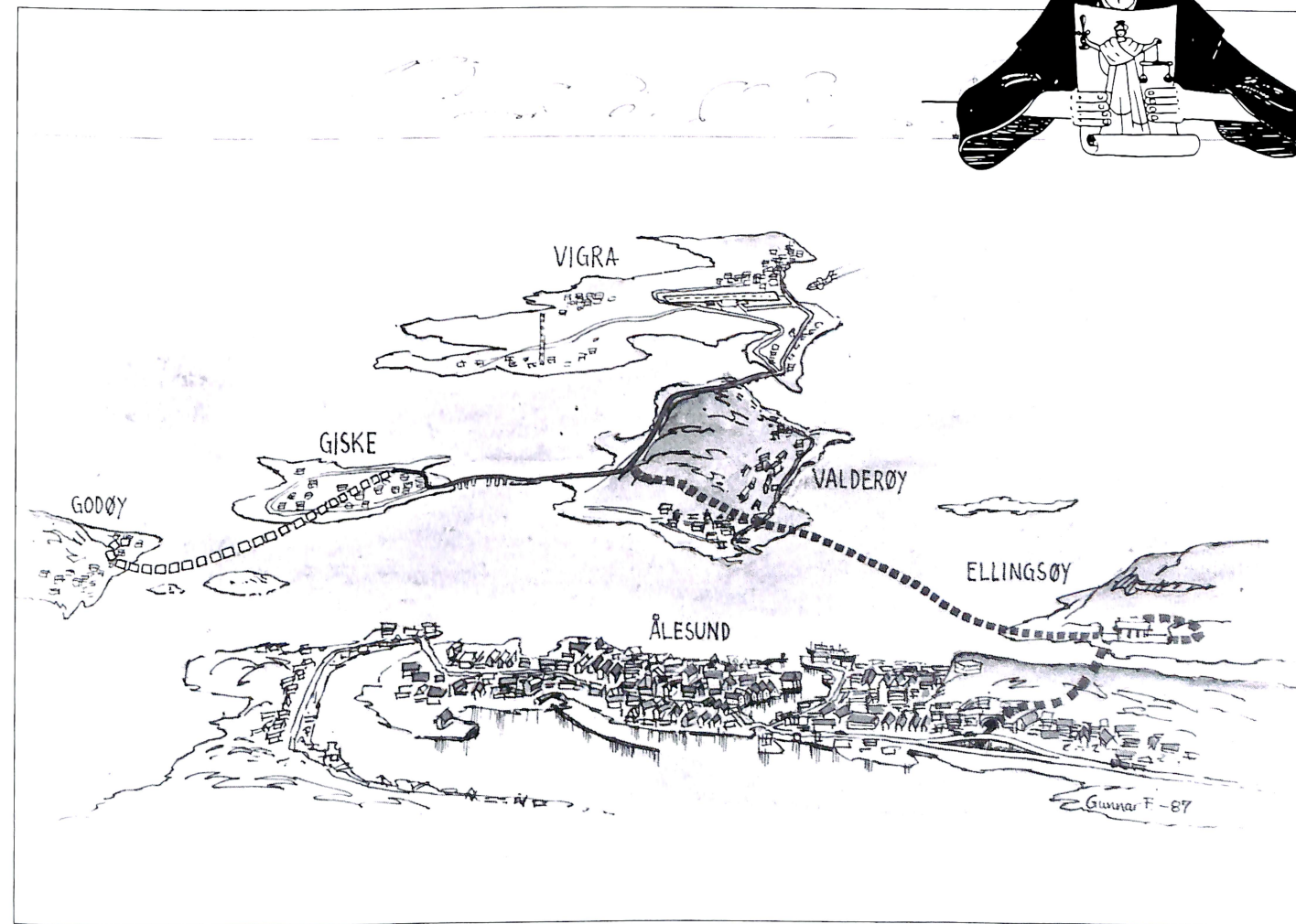
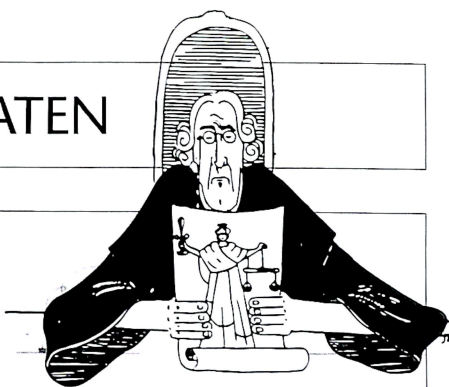
I søksmålet mot fylkeskommunen anførte ÅGTB for det første at fylkeskommunen, i henhold til forvaltningsrettslige prinsipper, jfr. forvaltningsloven § 35, ikke hadde lovlig adgang til å endre vedtaket av 9. desember

1986 om at tilskuddet skulle utbetales til ÅGTB.

Retten la til grunn at spørsmålet om omgjøring-/ endringsadgang etter forvaltningsloven § 35 foreligger, beror på en interesseavveining. Retten kunne vanskelig se at fylkesutvalgets vedtak om utbetaling direkte til Vegvesenet, innebar noen ulempe for ÅGTB. Retten mente at tilskuddet havnet der det skulle i henhold til avtale mellom ÅGTB og Samferdselsdepartementet. Retten mente også at vedtaket innebar en åpenbar økonomisk fordel for ÅGTB i form av sparte renter ved at tilskuddet ble utbetalt tidligere enn forutsatt. For fylkeskommunen innebar også vedtaket betydelige fordeler. For retten syntes det som om det utelukkende var hensynet til de to byggelånsbankene som talte mot adgang til endring/omgjøring av vedtaket fra 1986. Retten fant det imidlertid tvilsomt om hensynet til bankene overhodet var relevant ved denne vurderingen.

Retten konkluderte med at interesseavveiningen viste at de hensyn som talte for endring/omgjøring veide vesentlig tyngre enn de som talte

RETTSAK MOT FYLKESKOMMUNEN OG STATEN



mot. Vilkårene etter forvaltningsloven § 35 var dermed oppfylt.

ÅGTB hevdet alternativt at utbetaling av tilskuddet til Vegvesenet var i strid med den inngåtte avtale om prosjektet mellom ÅGTB og Samferdselsdepartementet. Retten så det imidlertid slik at denne avtalen må tolkes etter sin ordlyd, nemlig at ÅGTB forpliktet seg til å stille til disposisjon for vegsjefen i Møre og Romsdal tilstrekkelige midler til å finansiere prosjektet, inkludert fylkeskommunens tilskudd. Fylkeskommunen kunne dermed med befriende virkning betale tilskuddet direkte til Vegvesenet. Det ble også lagt vekt på at Vegvesenet var kasserer for anlegget.

I søksmålet mot Staten hevdet ÅGTB at Vegvesenet, som kasserer for prosjektet, fungerte som «betalingska-

nal» for ÅGTB og som sådan var avskåret fra å motregne fylkeskommunens tilskudd i Vegvesenets krav mot selskapet. Retten mente imidlertid at det ikke kan oppstilles generelle regler om at banker og andre betalingskanaler er avskåret fra å motregne. Retten slo også fast at Vegvesenets rolle i prosjektet ikke kunne likestilles med bankers eller megleres. Retten fant det derfor tvilsomt om de begrensninger som gjelder bankers og megleres motregningsadgang kunne komme til anvendelse i denne saken. Retten la også vekt på at tilskuddet uansett kom prosjektet til gode «krone for krone» og at ÅGTB i avtale med Samferdselsdepartementet hadde forpliktet seg til å stille tilskuddet til disposisjon for Vegvesenet.

Etter dette ble både fylkeskommunen og Staten frifunnet.

Bakgrunnen for søksmålet var at fylkeskommunen hadde utbetalt det fylkeskommunale tilskuddet til bygging av Godøytunnelen direkte til Statens vegvesen. ÅGTB krevde disse pengene overført til seg.

Staten hadde også gått til motsøksmål mot ÅGTB med påstand om ÅGTB skylder Staten det beløp som selskapet måtte bli tilkjent i hovedsøksmålet med tillegg av kr 10.675.983,33. Denne påstanden var ikke imøtegått av ÅGTB. I samsvar med resultatet i hovedsøksmålet, avsa retten fastsettelsesdom for at ÅGTB skylder Staten kr 10.675.983,33.

ÅGTB ble i tillegg dømt til å erstatte fylkeskommunens og Statens saksomkostninger med tilsammen kr. 46.000,-. Dommen er anket.

Av Torbjørn Hauso

TRAFIKKTRYGGING PÅ FYLKESTINGET

Svanviken barnehage, Eide fekk prisen i fjor. Kven får den i år?

FLINKE 6-ÅRINGAR FEKK TRAFIKKPRISEN



Justisane sette ungane ut på pris på trafikksikkerhetsdagen.

«Handlingsprogram for trafikksikkerheit i Møre og Romsdal 1992-95» var endeleg sluttbehandla i fylkestinget 14. oktober 1992. Sidan talelista vart lang og tida vart for knapp, ønskte politikarane å kome tilbake til temaet ved eit seinare høve, med tilstrekkeleg avsett tid til debatt. Som oppfølging av dette er trafikksikkerheit sett på dagsorden til tingsamlinga i Geiranger til hausten.

Takk for at de tar ungane alvorlig. Dette var gledelig. Vi har lenge arbeidd aktivt og målbevisst med trafikksikkerheit i Svanviken barnehage. Trafikksikkerheitsprisen ser vi på som ein stor ære. Dei 10000 krone som kjem godt med i det vidare arbeid med trafikksikkerheit. Vi styrar trafikksikkerheit. Vi hadde teke inn 10000 krone i 1992.

Det var omkring 20 spente ungar som stod om morgonen 12. oktober og fylket til Geiranger og fylket i den fullaste busen var og på samstaden og til og på samstaden og til og på samstaden.

Det neste trykk med alle barnehagane skulle vere å gå i trafikken. Mange overvåkande hendingsar og spesielle trafikkreglar - like etter trafikksikkerheitsdagen - like etter trafikksikkerheitsdagen - like etter trafikksikkerheitsdagen.

Det neste trykk med alle barnehagane skulle vere å gå i trafikken. Mange overvåkande hendingsar og spesielle trafikkreglar - like etter trafikksikkerheitsdagen - like etter trafikksikkerheitsdagen - like etter trafikksikkerheitsdagen.

Som hovudtema for etatane sine innlegg i tingsalen har vi foreslått

- Etatane sitt arbeid med grunnlag i fylket sitt «Handlingsprogram for trafikksikkerheit».
- Eit overordna mål er å informere om kva som kjem ut av dei løyvingane som er sett av til oppfølging av «Handlingsprogram for trafikksikkerheit» og gjennomføring av trafikksikkerheitstiltaka som inngår der.

Det er ikkje avgjort kva for ein av dagane av tingsamlinga vi får til disposisjon, då fylkesutvalet må godkjenne programmet. Vi har fremja ønskje om å kunne disponere siste halvdel av andre dag av tingsamlinga.

Trafikksikkerheitsdagen er tredelt, med innlegg i tingsalen og utstillingar og demonstrasjonar utanfor tingsalen.

Innlegga i tingsalen vil vere på ca. 3 timar, og det er våre lokale «ildsjeler» innanfor trafikksikkerheitsarbeidet som vil informere og orientere om dei ulike etatane sin innsats.

Vegsjef Eivind Vollset vil orientere om trafikksikkerheitsarbeidet i Statens vegvesen.

Fylkestrafikksikkerheitsutvalet

(FTU) som òg står bak «Handlingsprogram for trafikksikkerheit i Møre og Romsdal», har fått i oppgåve å sørge for program og opplegg elles for «Trafikksikkerheitsdag på fylkestinget».

Fylkestrafikksikkerheitsutvalet (FTU) er eit underutval av samferdselsutvalet, oppnemnd av fylkesutvalet. FTU har ansvaret for å koordinere trafikksikkerheitsarbeidet i fylket, og det skjer i første rekkje gjennom arbeidsdokumentet til utvalet, «Handlingsprogram for trafikksikkerheit i Møre og Romsdal».

«Handlingsprogram for trafikksikkerheit» er ikkje noko samla oversikt over trafikksikkerheitsarbeidet i fylket, men eit dokument som tek for seg trafikksikkerheitsaktivitetar som elles ikkje ville ha skjedd innanfor dei einstilte etatane sitt ansvarsområde, og på tvers av sektorar og etatar. Tiltakslista har ulike etatar som ansvarlege for oppfølging/gjennomføring, slik som politiet, biltilsynet, Trygg Trafikk, driftsavdelinga ved vegkontoret, fylkesskolesjefen, Statens Utdanningskontor m.fl.

Fylkestinget løyvde over langtidsbudsjettet for fylkesveggar for perioden 1990-93 ca. 1 mill. kroner pr. år til oppfølging av «Handlingsprogram for trafikksikkerheit». For 1994-97 ligg det no føre forslag om ei tilsvarande løyving, som skal opp i fylkestinget i juni.

FTU er eit politisk utval, så i praksis er det sekretariatet til FTU og «Arbeidsgruppa til FTU» som er ansvarlege for den konkrete planlegginga av «Trafikksikkerheitsdagen». Arbeidsgruppa er sett saman av ein politikar, representantar frå politiet og biltilsynet, sekretariatet til FTU (ved vegkontoret) og Trygg Trafikk-sekretæren i fylket. Denne gruppa skal leggje fram for FTU eit forslag til program for endeleg godkjenning i juni.

Vi har òg teke sikte på å demonstrere eit konkret prosjekt for politikarane, «Det gule er det kuule». Trygg Trafikk og representantar frå politikamra i fylket har starta opp dette prosjektet om refleksbruk og haldningar for 2.-4. klassingar, i samarbeid med lokale teatergrupper. Dei reiser rundt på skolar og viser eit teaterstykke med samspel frå tilhøyrarane, som har vist seg å vere vellukka. Foreløpig er dette prosjektet starta opp på Sunnmøre og i Romsdal.

Som avslutning vil FTU-leiaren dele ut «Trafikksikkerheitsprisen for 1993», som er lyst ut i desse dagar. Dette er ein årleg pris på kr 10 000,- som er oppretta av fylkestrafikksikkerheitsutvalet, og som blir delt ut i samband med fylkestingsamling.

Utanfor tingsalen har arbeidsgruppa til FTU lagt opp til ein utstillingsdel, der dei einstilte etatane har høve til å presentere seg sjølve og utvalte satsingsområde.

Politi og biltilsynet har lagt opp til demonstrasjon av kontrollutstyr og aktivitetar på veg til Geiranger første dagen av tingsamlinga.

Biltilsynet vil òg stille med sin nyinnkjøpte utstillingstilhengar med sikringsutstyr, og demonstrere airbag, sikringsnett for barnevognbager, bilstolar for barn, med meir. Denne hengaren er eitt av dei tiltaka FTU har prioritert og delvis finansiert i år.

Ruth Myklebust

Kjempebra sykkelveg

– Nå kan vi sykle på skolen hver dag uten å være redde for bilene som suser forbi i full fart. Den nye gang- og sykkelvegen er kjempebra, jublet en liten bukett skoleelever etter at medelev Ulf Nygård hadde foretatt den offisielle åpninga på Skålahalvøya.



Ulf Nygård ble historisk da han skar snora. Han ble godt assistert av 1. klassingene Morten Eidem og Marianne Lie Monsås.

Og ungdomsskoleeleven fra Vågsetra barne- og ungdomsskole utenfor Molde, ble dermed også en historisk person. For det var første gang i Statens vegvesen Møre og Romsdal sin historie at en ungdom foretok en vegåpning, og det var også første gangen at ferdigstillingen av en gang- og sykkelveg ble markert på denne måten.

Åpningsdagen ble 250 elever og lærere, 6-åringer og andre invitert på sykkelturne fra skolen og fram til klippstedet ved Skålasenteret. Vel fremme vanket det boller, brus, gaveposer med skolemateriell og refleks og sykkelsjekk på samtlige.

I sin fine tale til medelever og lærere, takket Ulf Nygård foreldre og andre som har stått sammen og kjempet for gang- og sykkelvegen og Statens vegvesen for arbeidet.

– Vi er veldig glade for at vegen endelig er ferdig. Jeg får håpe at flere og flere benytter seg av gangvegen til skolen istedet for bussen. Sykling er gratis, mens buss koster penger. Hvis en familie har en elev på Vågsetra barne- og ungdomsskole og eleven sykler på skolen hver dag, sparer familien 2 200 kroner. Vegen har og en miljømessig side som er viktig. Den er en utfordring til de voksne som nok bruker den miljøfiendtlige bilen alt for mye, sa Ulf Nygård mellom annet før han skar snora, godt assistert av sine yngre medelever, 1. klassingene Morten Eidem og Marianne Lie Monsås.

Den 1 530 meter lange gang- og sykkelvegen mellom Vågsetra og Skålasenteret har kostet om lag 3 millioner kroner, 900 000 kroner mindre enn beregnet. Anleggstida har strekt seg fra desember 1992 til august 1993, en måned kortere enn planlagt.

I inneværende år vil det bli brukt rundt 10 millioner på 4 km ny gang- og sykkelveg i fylket, og med den utbygginga som er gjort de siste årene ligger, Møre og Romsdal blant de fremste i landet.



Sykkelturen gikk fra skolen til Skålasenteret.

Etter sykkelturen ble 300 unger og andre traktert med boller, brus og en gavepose.



– Når det gjelder gang- og sykkelvegen mellom Vågsetra og Skålasenteret spesielt, er jeg glad for at dette prosjektet er ferdig. Mange har ventet på vegen som vil bety mye for trafiksikkerheten, sier anleggsjef Kjell Loen.

SPESIALTILBUD TIL ANSATTE!

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

Dressen (se bildet) er blå, hvit og rød og har praktiske sidelommer med glidelås. På grunn av at produsenten ikke kunne levere dressen med riktig gulfarge, er det bestemt å skifte ut det gule feltet på jakka med hvitt. Foret i ermene er

glatt. Vårt etatsmerke vil bli trykt på brystet på jakkens venstre side. Buksen er blå, har glidelås og strikk nederst på foten. Lommene har glidelås.

For å få dresser med topp kvalitet, må dessverre prisen pr. dress med logo økes fra kr 300,- til kr 375, mens prisen på dress uten logo blir kr 700. Fortsatt er tilbudet meget godt!

Bestillingsfristen er 30. september!

Rolf Arne Hamre i Statens vegvesen sin nye treningsdress.



BESTILLINGSEDEL returnerer du til:

Statens vegvesen Møre og Romsdal

Bedriftsidrettslaget

Fylkeshuset, 6400 Molde

Sett et kryss og dressen blir din.

Med logo kr 375,- Str.: S, M, L, XL, XXL

Uten logo kr 700,- Str.: S, M, L, XL, XXL

Navn:

Adresse:

Poststed:



ØKT POLITIKONTROLL

I Norge viser en rapport fra Transportøkonomisk institutt (TØI) at økt politikontroll på vegene er en bra måte å få redusert farten på. Et eksperiment med intensiv politiovervåking av vegstrekningen Kjeller-Bjørkelangen i Akershus høsten 1991, viste reduksjoner i fartsnivået hele åtte uker etter at kontrollperioden var avsluttet.

Også automatisk trafikkontroll (ATK-overvåking) har reducerende effekt på kjørefart og ulykker. En TØI-rapport fra 1991 viser at ATK-overvåkingen har ført til en klar fartsreduksjon på enkelte steder, i særlig grad har overvåkingen virket på de høye hastighetene. Undersøkelsen er gjort i Telemark, på en veg med mye fjerntrafikk. Resultatene kan derfor ikke uten videre generaliseres til vegger med mye lokaltrafikk.

I Oslo ble 585 000 kjøretøyer ATK-kontrollerte over en periode på 108 dager i 1992. Resultatet var 3 777 overtredelser (2,8 mill. kroner i bøter). Antall personskadeulykker viste en nedgang på 47 % i forhold til året før.

Vi gratulerer

50 år

Tore Andersen, Molde
Edmund Nerland, Eresfjord

7. oktober
10. oktober

60 år

Jostein Sandnes, Åfarnes
Jorunn Brå Oksavik, Hareid

4. november
12. november

MILJØVENNLIG VEGMERKING

I vårt fylke merkes det årlig opp ca. 3000 km langsgående linjer på riks- og fylkesvegene. Dette ble tidligere utført med løsningsmiddelbasert vegmerkemaling, som kanskje har vært en av de mest miljøskadelige aktiviteter i Vegvesenet.

Vegvesenet har derfor pålagt seg selv å avvikle bruk av vegmerkemaling med løsningsmiddel i løpet av NVVP 1994-97. Ved valg av mer miljømessige alternativer innenfor denne delen av vår virksomhet er det også viktig at vi orienterer oss mot bruk av mer varige vegmerkeprodukter.

Som et av alternativene til erstatning av løsningsmiddelbasert vegmerkemaling, har vi valgt å satse på en 2-komponent maling (kaldplast) som kantlinjeoppmerking. Til oppmerking av midtlinje vil vi øke omfanget av bruk av termoplast. Denne oppmerkingen blir i dag utført av entreprenør. I tillegg mener vi at det bør finnes anvendelse for noe bruk av vannbaserte malinger eller andre typer malinger med redusert mengde løsemiddel.

Vi har foretatt en enkel ombygging av begge merkebilene til også å kunne merke med 2-komponent maling med godt resultat.

Det er tredje sesongen vi legger dette produktet i stort omfang som kantlinjeoppmerking. Ut ifra måleresultater av refleksjonsegenskaper i mørket og visuelle bedømminger viser det seg at produktet, på store deler av vårt vegnett, tilfredsstillende de kravene som er satt til et mer varig vegmerkeprodukt.

Utslipp av løsemiddel her i fylket er de senere årene redusert fra 60 000 l til 6000 l, en reduksjon på 90 %.

Steinar Vestnes

Her legges kantlinjemerking med 2-komponent maling.

Aktiviteten har vært stor denne sesongen.



Dyster vegdekorasjon på riksveg 1 i Ørsta

Om det er ungdom sitt lettsinn, leik eller meir målretta frambering av straumar i tida, treng ein ikkje ta noko stilling til. I alle fall fekk mange vegfarande ei klar påminning om ein tragisk bolk i vår nære fortid som dei fleste av oss trudde for alltid var omme.

Med bensin og fyrstikker på asfalt vart denne vegdekorasjonen skapt ein vårveld i mai på riksveg 1, 2 km frå Ørsta sentrum. Medan «bålet»



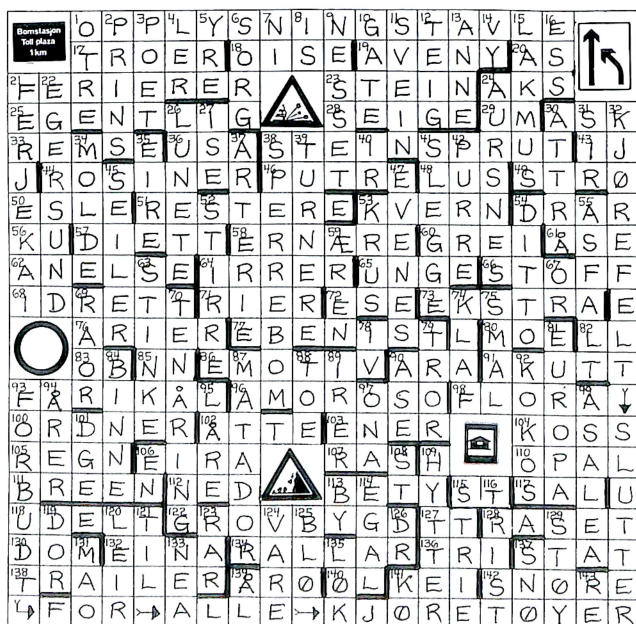
brann måtte trafikantane køyre inn på vekt-plassen for å kome forbi. Tilhøvet er meldt til politiet og saka er opplåra. Eit asfaltfirma fekk arbeidet med å sprøyte og strø over hakekorset slik at det ikkje syner i

dag. I tillegg til eit oppgjær med politiet reiser Vegvesenet krav om at dekoratørane betalar for arbeidet asfaltfirmaet utførde.

Arnold Hustad

VANNRETT	76	Se ill.
1 Leker	77	Gubbe
3 Se ill.	79	Bil fra Polen
14 Ordne	80	Lekser
15 Klar	85	Krype
16 Vektenhet	88	2740
17 Uthus	89	Tumler
18 Høylager	91	Ensom
20 Finnes i vegbanen	94	Se ill.
23 Parat	96	Frakk
24 Klage	97	Hovedstad
25 Anmodet	99	Viadukt
26 Prinsesse	100	Skuespiller
27 Toalett	102	Like
29 Fiskeredskap	103	Yter
30 Glo	104	Forsamling
31 Fjellovergang	107	Tyve
34 Konsekvensene	109	Lyd
39 Fuglen	112	Smile
40 Søke	113	Hull
41 Skodde	115	Redskap
42 Rå	119	Hytter
43 Etterkommer	121	Profet
44 Guttenavn	122	Innehaver
47 Stykket	123	Æ
48 Gruggete	125	Anløpe
50 Tjenestejente	126	Påskudd
51 Epidemi	127	Idet
52 Ake	128	Like
54 Antrekk	130	Blest
55 Domstol	131	Se ill.
57 Pikenavn	133	Blokk
59 Stiften	134	Om igjen
60 Stoppe	135	Glansen
63 Mas	138	Hjortedyr
64 Datter av Zevs	139	Se ill.

LODDRETT	78	Frukten
1 Fugl	79	Endepunkt
2 Kvarter	81	Pålydende
3 Av gårde	82	Springkjelde
4 Fine	83	Blad
5 Hakker	84	Dyr
6 Sand	85	Le
7 Vindkast	86	Netto
8 Idrettsmenn	87	Drikk
9 Tall	90	Fottøy
10 Forbilde	92	Guttenavn
11 Kopiere	93	Svensk skuespiller
12 Bøyelige	95	Kj. tegn
13 Eventyrfigur	98	Slit
20 Se ill.	101	Pikenavn
21 Spiser	102	Bukkene
22 Betegnelser	105	Avmålt
27 Hovedstad	106	Plate
28 Se ill.	108	Ambolt
30 Maktet	110	Pukk
32 I hus	111	Bolig
33 Mens	114	By i Italia
35 Kommune i M & R	116	Tresort
36 Spille i	117	Fugl
37 Klosterforstander	118	Nivå
38 Øy i M & R	120	Hvile
44 Sykdom	124	Kjærlighetens gud
45 Omtrent	129	Verktøy
46 Agitere	132	Pronomen
47 Apostlenes hester	135	Brodere
49 Øy i Middelhavet	136	Like
53 Støtte	137	Hast
56 Behov		
57 Bambusskudd		
58 Like		
61 Flyplass		
62 Bibelsk navn		
65 Øyne		
68 Ta av		
70 Skalldyr		
71 Oss		
72 Tinn		
73 Svarord		



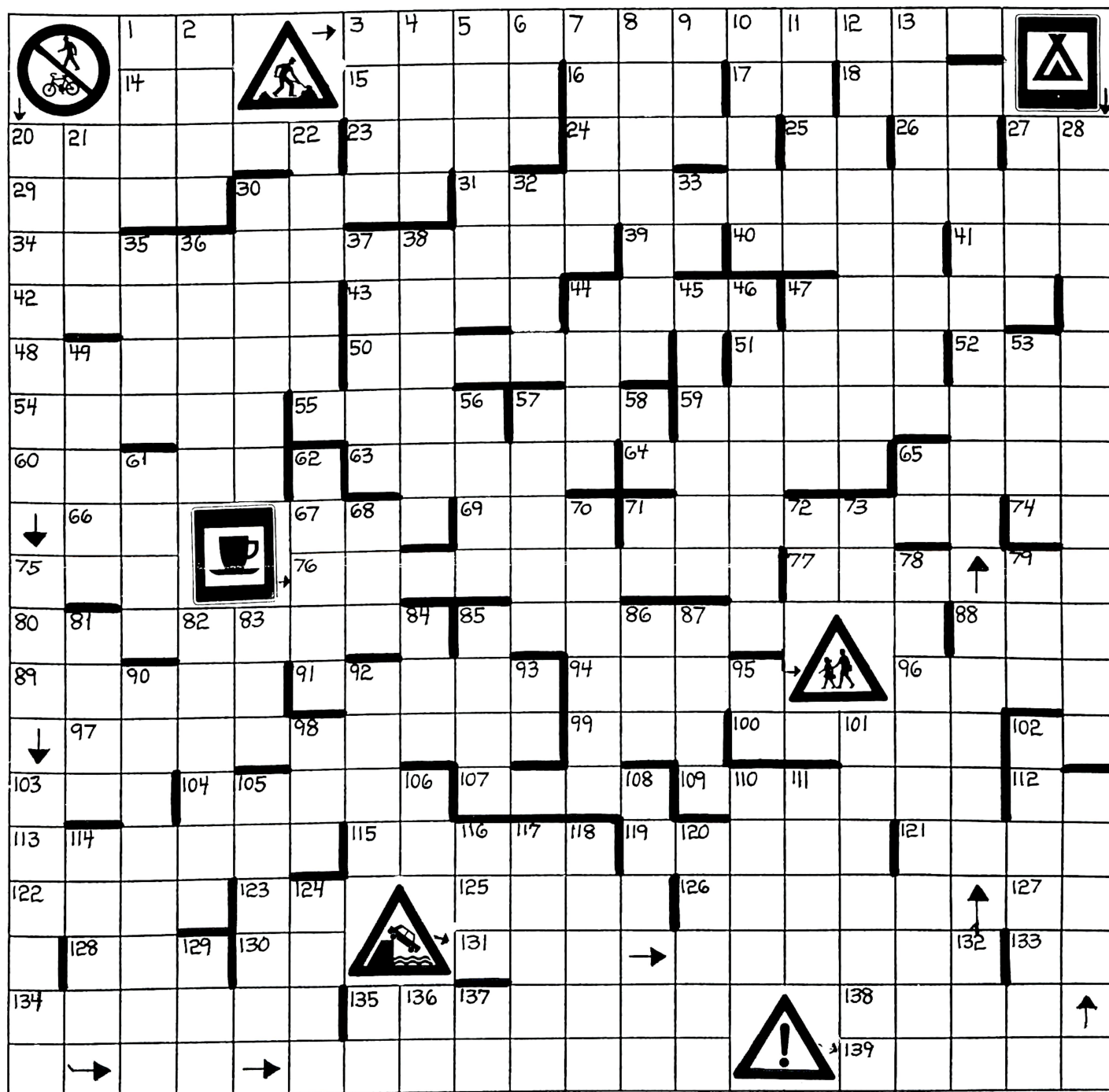
LØSNING PÅ «VEGKRYSS NR. 3-93»

VINNERE BLE:

1. Turid Thomasgård, Molde
2. Halgeir Brudeseth, Molde
3. Petter K. Vatne, Ørsta

Vi gratulerer vinnerne.

KRYSSORD av konsulent Terje Haug



De tre første riktige løsninger premieres med 2 Flaxlodd.

Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 4 - 93» og sendes
Vegkontoret
Fylkeshuset
6400 Molde

innen 5. oktober 1993

Innsender:.....

Adresse:.....

Postnr.: Poststed:.....

Rundt om i fylket



C

Blomsterprakt i veggrofta

Det finnes mye vakker markblomster langs vegnettet i fylket vårt. Dessverre tar vi oss så altfor sjelden tid i vår travethet til å nyte livet og blomsterprakten i veggrofta. Dette bildet har vi hentet fra Smøla. Vakker hvitkløver, tiriltunge og rødkløver lyste mot oss full av optimisme, da vi endelig fikk øynene opp for hva veggkanten skjulte og hva kantklipperen hadde spart.



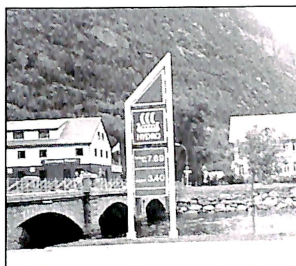
Ny fartsmåling under utprøving i Sverige

Svenskene prøver nå ut en ny type fartsmåling. Når bilførerne passerer et skilt, kan de automatisk lese av sin egen fart. De blir ikke bøtelagt om de kjører for fort, men enkelte steder vil politiet dukke opp et par kilometer unna med radarkontroller. Da har bilføreren alt fått en påminnelse om hvor fort han kjører, og har fått en sjanse til å redusere farten, forteller informasjonssjef Perry Håkansson i NTF.

Det kjøres for fort

La oss bare ta med at det kjøres fortsatt fort og at tallet på trafikksyndere økte betraktelig fra i fjor sommer til i år. I juli knep utrykningspolitiet 4705 råkjørere på vegene, mot 3969 i samme periode i fjor. La oss bare slå fast at det koster å være tung på pedalen. Mellom 300 og 3000 kroner må du ut med, alt etter hvor mye for fort det går, og kjøres det 40 % over fartsgrensa rykes førerkortet – bare for å ha sagt det.

Bare et skilt



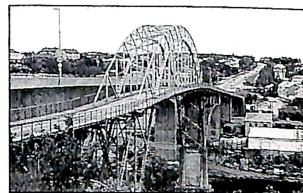
Det dukker stadig opp nye reklameskilt. Dette eksemplet har vi hentet fra turistbygda Hellesylt på Sunnmøre. En kan mene hva en vil om skiltet, både når det gjelder opplysningsverdi, sted, form og farge. Et spørsmål som diskuteres er om det er lagt vekt på at et serviceskilt bør passe inn i med den øvrige skilttingen, arkitektur og bebyggelse langs vegen. I allefall har skiltet vakt en del diskusjon og er avisinnlegg i lokalavisa på Hellesylt.

Sommerminne

Sommeren er over for denne gangen, men vi drister oss likevel til å ta med dette bildet fra en av sommerens mange utflukter. Bildet stammer fra Kristiansund, der seksjonsledere i biltilsynet i Møre og Romsdal og Trøndelagsfylkene hadde sin regionssamling. En tur til det gamle fiskeværret Ringholmen ble det tid til. Selvsagt ble det servert skikkelig Kristiansundskost – bacalao – i den gamle klippfiskbrygga. Rapportene forteller om en vellykket samling, et minneverdig måltid og fin tur i trivelige omgivelser i godt vær.

Gamle Nordsund bru

Gamle Nordsund bru i Kristiansund er et vakker byggverk. Men den har gjort sin tjeneste, og står i dag tilbake som et monument over en svunnen tid. Det er gjort mange framstøt for å fjerne brua, og mange idéer til «etterbruk» er lansert. Men det ser ut til at gamlebrua fortsatt blir stående en stund. Og inntil den blir revet vil det være stengt for all ferdsel på brua.



Statens vegvesen
Møre og Romsdal