

Veg og Virke

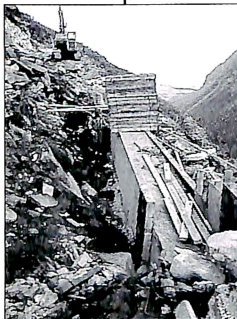
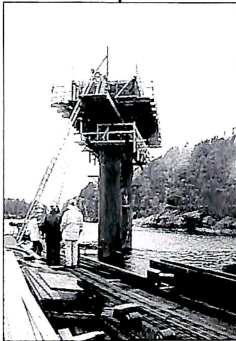
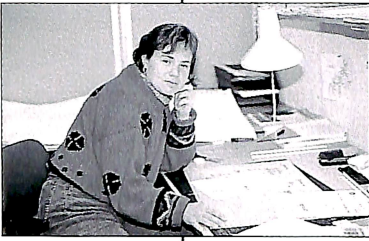
Nr. 5 1993 21. årgang

Bedriftsblad for
Statens vegvesen Møre og Romsdal



Statens vegvesen
Møre og Romsdal

INNHALD



Hardkjør på biltilsynet 3

PROFILAR

Anne Trine Hoel - Landskapsarkitekten vår 4-5
Har talt hundrevis av dieslbilar 9
Kjell Ramstad ble lærer..... 10

VEGNYTT

Støyvoll av bildekk 6
Uri bru 11
Aursundprosjektet 14-18
Trollstigen blir tryggare 19
Nyvegen til flyplassen 21

BILTILSYNET

Fellesmøte på Sæbø 7-11

KRØSUS

Hils på driftsorganisasjonen 12-13

FÆRRE TRAFIKKULYKKER 5

FLERE FERJEKAIER 20

VI BYGGER NYTT PLATEVERKSTED 21

AKAN – HVA ER DET 20

KRYSSORD 18-19

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: 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 meiningstryningar gjer nødvendigvis ikkje greie for etatens offisielle haldningar.

Framsida: Aursundprosjektet
Foto: Wiggo Kanck

Deadline for neste nr. er 22. november 1993.

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



Arne Johnsen

Jeg regner med at de aller fleste gjennom fjernsyn, radio og aviser er blitt gjort kjent med de til dels kaotiske tilstandene som har hersket i biltilsynet i år - særlig i september.

Hva er så årsaken?

Tidlig i år ble det norske folk kjent med at det skulle iverksettes en ordning med kontrollmerker (oblat) på bilene. Omtrent samtidig ble det gjort kjent at innehavere av førerkort kl. B og BE, som hadde ervervet førerkort første gang i perioden 1. april 1979-30. september 1992, måtte få et stempel i førerkortet innen 30. september dersom de også ønsket å kjøre bil med tillatt totalvekt 3500-7499 kg. Som om ikke dette var nok, ble det i juni kjent at det skulle gjennomføres sluttavlesing av kilometertellere i tidsrommet 13. september-8. oktober 15 300 tellere i vårt fylke.

Jeg antar at Televerket har registrert et pent overskudd på bakgrunn av disse 3 tiltakene. Vanligvis er det mange telefonhenvendelser til biltilsynet, men aldri har det vært så mange som i år. "Når kommer oblatene? Hvorfor har ikke vi fått oblater? Hva menes med denne stempelordningen? Når skal km-tellerne avleses?" - osv.

Utpå våren startet folkevandringen til biltilsynet. Vi håpet at tilstrømningen skulle avta til ferien. Det ble bare verre og verre. På det verste ble det utstedt 1000 førerkort og like mange kjørebrev pr. dag. I tillegg ble vanlig arbeid gjort - førerprøver, teknisk kontroll, og ikke minst avlesing av km-tellere. "Jeg trodde det var gått ut melding om mobilisering", sa en som kom til en av våre stasjoner i denne tiden.

Hardkjør på biltilsynet

STEMPELDAG

*Brede seil over Norge går
i flokk mot biltilsynet de alle trår
STEMPEL STEMPEL STEMPEL
onkel, gamle tante, jeg selv og lillebror
ja, selv gamle bestemor på stampelet tror*

*Vær snill og sitt og vent
det forferdelige har hendt
avvist bruker ident*

*Skriveren står - akkurat som i går
SDS er nede
på datarommet lukter det svidd
om dette har vi (nesten) tidd*

*Kald på beina, klump i magen og klam på
ryggen
SMIL mens du ennå kan
-- men la meg få et glass vann*

*Kjære kunde skal det være en kopp kaffe
eller tre
det er viktig å kunne smile og le
- husk hva du lærte på publikumskurs
du er vår viktigste ressurs -- SMIL*

*Det ringer, det ringer, hallo, hallo
hvem eier UN-UR og UX
for oss er alle våre kunder like go'*

*STEMPEL STEMPEL STEMPEL
DATA DATA DRIFTSDATA*

*Hvem roper om driftsdata - og hva er vel
det
vi har kunder og kø - og vel så det
dette edle redskap som vitner om vinning
og tap
- uansett hvor det brukes viser store gap*

*Men så kom da til sisten, en uke før selve
fristen
fra det store hus i Oslo
et brev som sa kjørebrev*

*Så greide vi på vår spesielle vis
fredag 24. september med 260 kjørebrev
og 136 stempel
å komme avgårde til dette Sæbø's tempel*

Jeg tror at det i år vil bli produsert minst 50 000 førerkort i vårt fylke, mens det i et normalår produseres 17000. Innsatsen fra våre ansatte på stasjonene for å rydde opp i dette kaoset, har ikke kostet blod, men svette og faktisk også tårer. Det er helt utrolig at så mange har klart å gjøre så mye så lenge. Frivillig har de gått inn for overtid og langdager. I innspurten var alle dagene langdager. Alle ansatte har dokumentert en lojalitet, lagånd og "stå på" innstilling som bare er helt imponerende.

Derimot er det ingen ting som er imponerende hos dem som har satt det hele i gang. Når myndighetene iverksetter tiltak som berører millioner av bileiere, eller millioner av førerkortinnehavere, eller begge deler som nå, ville det ikke være urimelig at en eller annen tenkte som så - "dette må da bli mye arbeid". Det synes imidlertid som om ingen har tenkt den tanken. Mens statskassa daglig er tilført millioner av kroner som et resultat av den kjempeinnsats biltilsynet har stått for, er ikke fylkene tilført en eneste krone til å sette inn ekstra ressurser. Riktignok har vi brukt vel kr 300 000,- til overtid og vikarer, men det er penger som vi egentlig hadde planlagt å bruke til andre ting. Dessuten burde vi ha kunnet sette inn enda større ressurser, fordi våre ansatte er blitt for hardt kjørt i denne tiden.

Men, nå er 30. september passert. På seierens dag teller vi ikke de tapte slag. En av våre ansatte, Anne Rita Klock, Biltilsynet Ålesund, har som saksbehandler av førerkort vært midt oppe i hardkjøret. Hun har tydeligvis sett det komiske i det hele - noe som har inspirert henne til å begå et dikt. Diktet ble med stor innlevelse og energi fremført ved åpningen av biltilsynets fellesmøte 25. september.


Arne Johnsen

Anne Trine Hoel vår første landskapsarkitekt:

«Utruleg spanande og utfordrande»

Ei bevisst miljøsatsing frå Statens vegvesen si side har mellom anna resultert i oppretting av ei ny stilling på vegkontoret. At Møre og Romsdal er tidleg ute med å tilsetje kvinneleg landskapsarkitekt er ikkje overraskande. Vegvesenet går nye vegar på alle område.

- Jobben verkar utruleg spanande og utfordrande. Å få vere med på miljøutviklinga på vegfronten er noko eg absolutt ønskjer. Heile fagområdet tiltalar meg - og var ein av grunnane til at eg søkte jobben, seier Anne Trine Hoel, som berre hadde vore ei veke i jobben då vi prata med ho. Men ho har allereie fått små og store utfordringar på pulten. Og dei tyder på at det kan bli mykje å gjere framover. Ho må òg førebu seg på å farte rundt om i fylket for å sjå på vegane, bruene, skjeringane og elles det som kan gjerast finare, betre og meir miljøvenleg.

Flott natur

- Men først må eg kome i kontakt med dei eg skal samarbeide med. Det er viktig at vi kan spele på lag i alle ledd for å få eit så bra resultat som mogleg. Eg skal mellom anna vitje vegmeistrane for å fortelje om det eg kan hjelpe til med. Dei som skal utføre den fysiske delen av eit prosjekt må eg òg få god kontakt med, fortel Hoel, og legg til at ho er ein ressurs som dei for all del må nytte seg av.

- Men eg er no berre ein person, så dersom alle vil ha hjelp kan det hende det tek tid, seier ho. Hennar fagfelt er så breidt at ho kan brukast til "alt". Etter avslutta utdanning frå Landbrukshøgskulen på Ås fekk ho arbeid i parkavdelinga i Bergen kommune og var der i to år, før ho no alt-



Jobben verkar utruleg spanande og utfordrande, seier Anne Trine Hoel.

så vil slå seg ned på Nordvestlandet.

- Eg forelska meg i Vestlandsnaturen då eg var i Bergen, Eg kjem frå Hemnes i Høland i Akershus fylke, og er ikkje van med den flotte naturen dei har her. Eg synest den er fantastisk og gler meg til å reise rundt for å bli kjent med fylket og geografien her. Eg trur godt at det målet Vegvesenet har om å få det vakraste

vegnettet i Noreg innan år 2000 kan bli ein realitet, seier Anne Trine Hoel.

Ny politikk

Anne Trine Hoel vil samarbeide med andre landskapsarkitektur i fylket, mest arkitektane i bykommunane.

Men eg håpar at dei andre kommunane også vil ha eit samarbeid og bruke dei ressursane eg sit inne med, understrekar ho.

Tilplanting i tettstader er vakkert å sjå på, samtidig som det faktisk er med på å påverke køyreåtferda til sjåførane. Eg ser med glede fram til å arbeide med desse tinga - sjå på kva som kan gjerast med det som allereie er, trafikkøyer og rasteplassar t.d. Å skape naturskjønne vegar krev ei bevisst haldning, mellom anna skal det arbeidast ut ein heilheitleg politikk på kva som kan gjerast med turistanlegga våre, t.d. Trollstigen, seier Anne Trine Hoel.

Ho nemnde tidlegare at fagområdet hennar er stort

- alt frå utteikning av rekkverk til rehabilitering av grustak.

- Ein må og tore å kome med nye idéar, tore å bruke nye material og sjå på nye moglegheiter. Det er ikkje nausynt å bruke standardmodellar, oppfordrar Anne Trine Hoel, som no held på med å leggje tilrette grustak i Skorgen i Rauma kommune. Dette grustaket skal vare i mange år, difor er det viktig å hindre alt for store inngrep i naturen.

Tone Rød

HØGE MÅL!



Overingeniør Magne Flemsæter, plansjef Ulf Myhre og landskapsarkitekt Anne Trine Hoel har sett seg høge mål!

Møre og Romsdal skal ha det reinnaste og vakraste vegnettet i landet innan år 2000!

Eit urealistisk mål? Nei, meiner overingeniør Magne Flemsæter og plansjef Ulf Myhre. Etaten satsar sterkt på å betre dei miljømessige tilhøva, både estetisk, visuelt og generell forureining.

- Vi skal minske forureininga, og då meiner vi redusering av støynivået, samt vanleg søppel. Luftforureininga der bly, støv og sotproduksjon er dei

største problema som skal reduserast. Vi skal gjere vårt til at det blir triveleg langs vegkanten både for dei som oppheld seg der og bur ved vegen og dei som brukar den.

Dette er ein ny trend som mange er med på. Vi har derimot jobba med å redusere støy sidan 1978, då satsing på miljøet vart konkretisert og sett i verk i ein handlingsplan. I denne samanhengen er det naturleg at vi knyt til oss ein landskapsarkitekt som kan vere med alt på planstadiet der det er mogleg, seier Magne Flemsæter.

Vegvesenet har ofte brukt arkitektar som konsulentar i ulike prosjekt, men mest i spørsmål om kvar og korleis vegane, bruene t.d. skulle plasserast i terrenget. Arkitektane har kome inn i prosjekta då dei omtrent var avslutta.

- Det er no oppretta ei miljøgruppe for kvar avdeling, og dei skal ha ansvar for sine område. Anne Trine Hoel vil bli tilknytta miljøgruppene og samarbeide tett med dei, avsluttar Flemsæter og Myhre.

Tone Rød

FÆRRE TRAFIKKULYKKER

Vi kan i år se en liten positiv utvikling i antall trafikulykker. Tallene for første halvår i år er lavere enn fjoråret.

Vi hadde 191 ulykker første halvår i fjor, dette er lavere enn gjennomsnittet for 1990-93, som var 211.

Antall skadde og drepte var i år 265, gjennomsnittet for de tre foregående årene var 294. Det var 9 personer som omkom i trafikken første halvår i år, dette er på samme nivå som fjoråret.

Innenfor de forskjellige trafikant-

gruppene er det skadde eller drepte bilførere som har hatt den største positive utviklingen. Nedgangen i skadde eller drepte bilførere er på om lag 24 %.

Andel skadde eller drepte mjuke trafikanter er i år 16 % av totalt antall skadde/drepte, i fjor var andelen 13 %, det vil si at vi i år har en større andel. Det skjer flest ulykker på riksvegnettet, dette er naturlig da nesten 70 % av trafikkarbeidet skjer her.

Over 50 % av ulykkene skjedde på Sunnmøre, mens Romsdalen og Nordmøre har litt over 20 %

hver. På Sunnmøre har det vært en nedgang i ulykker, mens det i de to andre politidistriktene er på samme nivået som fjoråret.

I bykommunene har Molde hatt den største nedgangen i ulykker, mens det i de to andre byene ikke har vært noen endring.

Denne halvårsstatistikken er basert på foreløpige tall. Alle sammenligninger er i forhold til første halvår tidligere år (1990-92).

Anni Kari Pedersen

Første av sitt slag her i landet:

STØYVOLL AV BILDEKK



Oddvin Haukeberg (t.v.) og Arnfinn Hanestadhaugen bygger landets første støyvoll av bildekk.

- Bruk av bildekk i voller har vært praktisert noen år i Frankrike. Via Veglaboratoriet fikk vi tak i beskrivelsene av utførte prosjekt. Støyvollen på riksveg 61 på Eidskrem på Sula, som vi bygger opp av liggende bildekk fylt med jord, er den første av sitt slag her i landet. Det er laboratoriesjef Bjørn Wivestad ved vegkontoret som forteller dette.

Det var etter omleggingen av riksveg 61 på Sula at en naboeiendom fikk et plagsomt høyt støynivå. Tiltak mot dette var nødvendig.

- Hvorfor ble denne løsningen valgt?

- Med begrenset plass til rådighet måtte vi velge en løsning med mindre plassbehov enn en jordvoll med normale skråningshelninger. Mur eller armert jordkonstruksjon kunne være aktuelt, men overingeniør Alf Idar Småge ved Miljø- og trafikkseksjonen ville først undersøke muligheten for å bygge en voll med et avfallsprodukt, nemlig utslitte bildekk, forteller Bjørn Wivestad videre.

Idéen fra Frankrike ble "tatt" inn i landet via Veglaboratoriet.

- Med støtte i disse, sier Wivestad,

har vi satset på en utførelse bygd opp av liggende bildekk, sammenbundet i vollens tverretning for å hindre spredningsbrudd. Dekkene er fylt med jordmasser. En støyvoll bygd av bildekk har samme støydempende effekt som om det ble bygd jordvoll.

Skråningene er meget bratte (5:3). De er i seg selv stabile ved denne utførelsen; problemet er å skape en tiltalende overflate ved hjelp av vegetasjon. Det som i denne sammenheng er klart, er at det er nødvendig med hjelpetiltak inntil vegetasjonen har utviklet et tilstrekkelig rotsystem. Det foreligger i markedet en rekke fabrikata og typer av nett og duk, og vi har bestilt fire typer som skal prøves ut i dette prosjektet. Endelig resultat av dette vil vi først se om 2-3 år, forteller Wivestad.



Bildekkene blir stablet lagvis opp på hverandre og fylt med jord.

Anlegget er godt i gang. Under ledelse av overingeniør Einar Drugli, med oppsynsmann Arne Leikanger som daglig leder og Arnfinn Hanestadhaugen og Oddvin Haukeberg som utførende arbeidere, vil støyvollen laga av bildekk snart være ferdig.

-Har det vært problemer underveis?

- Denne jobben er ny på flere måter. På den ene siden opplevde vi noen startproblemer, men på den andre siden blir vi kvitt et miljøproblem,- bildekk, samtidig som et annet blir løst,- bilstøy. Arbeidet har gått godt, særlig takket være god interesse og positiv innstilling hos de som har hatt ansvaret for utførelsen i praksis, avslutter en fornøyd laboratoriesjef Bjørn Wivestad.



**Statens vegvesen
Biltilsynet**

Spennende framtid

Årets fellesmøte for biltilsynet ble avviklet på Hotel Sagafjord, Sæbø lørdag 25. september.

I lys av de forslag det såkalte "Holler-utvalget" har fremmet angående den fremtidige organisering/finansiering av biltilsynets virksomhet, var denne delen av utvalgets innstilling hovedtemaet på årets møte.

Fra Vegdirektoratets side deltok vegdirektør Olav Søfteland og trafikkdirrektør Ingar Tenold. Som vanlig var det også invitert representanter fra biltilsynet i Sør-/Nord-Trøndelag. Totalt hadde årets fellesmøte vel 50 deltakere.

Hovedinnlegget ble holdt av trafikkdirrektør Ingar Tenold. Han gav bl.a. en redegjørelse for de mest grunnleggende endringsforslagene - heriblant forslag om utskilling av biltilsynets hallkontroll som en egen selvfinansierende/konkurrerende enhet. Forslaget innebærer konkurranse via gebyr med de private kjøretøyverksted om gjennomføring av den periodiske delen av kjøretøykontrollen.

I tillegg til ovennevnte, inneber forslagene fra "Holler-utvalget" at kostnadene ved de øvrige tjenestene biltil-

Fellesmøte - 1993



Vegdirektør Olav Søfteland t.v., trafikkdirrektør Ingar Tenold besøkte fellesmøtet. Her sammen med konsulent Elsa Ulvenes, biltilsynssjef Arne Johnsen og stasjonssjef Helge Idar Vardal.

synet yter publikum i størst mulig grad skal gebyrfinansieres via bruk av prinsippet om såkalt "nettobudsjettering". Klare unntak er teknisk utekontroll og brukskontroll som i kraft av sin egenart fortsatt vil være gebyrfri.

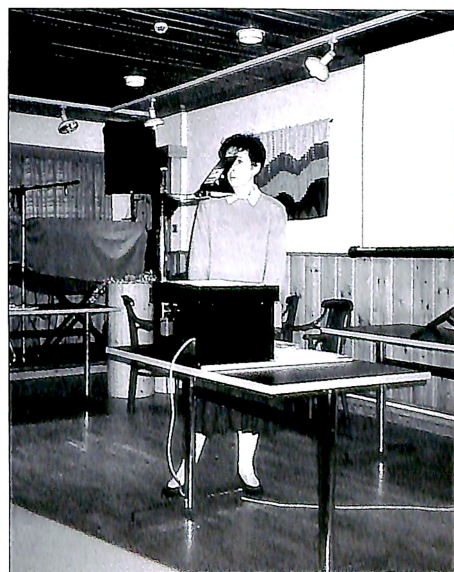
Realisering av forslaget om å gjøre gjennomføringen av biltilsynets hallkontroller gjenstand for konkurranse fra bilverkstedene, vil klart måtte medføre til dels betydelige omstillinger med hensyn til ledelse/drift av biltilsynet. Stikkord i denne forbindelse vil være lederens evne/muligheter til å utøve arbeidet etter bedrifts-/markedsøkonomiske prinsipper - de ansattes evne/innstilling til å yte service.

Med tanke på å gi de ansatte/deltakerne en del forestillinger om hva "omstilling" av deler av offentlige etater innebærer i praksis, hadde arrangementskomiteen invitert regionsjef i TBK, Bjarne Slagnes, til å redegjøre for forhold vedrørende omstillingen innen Televerkets virksomhet f.o.m. andre halvdel av 1980-årene. Denne omstillingsprosessen innebar bl.a. utskillelsen av TBK som en egen resultatenheter.

I fortsettelsen av innleggene fulgte

innlegg fra administrasjonssjef Knut Nauste og biltilsynssjef Einar Viken, Sør-Trøndelag. Disse innleggene bar i hovedsak preg av konsekvensmessige betraktninger over en del av de sentrale forslagene i "Holler-utvalgets" innstilling.

Programmet for øvrig inneholdt innlegg om "Krøsus", etatens personal-



Irene Tørlen er brukerstøtte for biltilsynet. Her forteller hun om Krøsus-prosjektet.



Statens vegvesen Biltilsynet

Fellesmøte - 1993



Vegdirektør Olav Søfteland og vegsjef Eivind Vollset orienterte om Hollerutvalgets innstilling.

/lønnspolitikk og statusrapportering for en del sentrale områder av biltilsynets virksomhet.

Årets fellesmøte ble avsluttet med oppsummeringer fra vegdirektør Olav Søfteland og vegsjef Eivind Vollset.

Biltilsynssjef Arne Johnsen berømmet avslutningsvis de ansatte for den store innsats som legges ned i arbeidet ved stasjonene. Han trakk i denne forbindelse spesielt frem den betydelige ekstrainsatsen i forbindelse med gjennomføringen av stempelordningen i kl. B, sluttavlesing av kilometertellere, innføring av "oblat-ordning" og omorganisering av brukskontrollen.

Arne Sæther

HARDKJØRET OVER!

– Endelig er det verste hardkjøret over. Dette har vært en av de mest arbeidsbelastende perioder jeg har hatt i min tid i biltilsynet, sier Anne Rita Klock ved stasjonen i Ålesund.

Innføring av kontrollmerker, fornyelse av førerkort og sluttavlesing av kilometertellere førte til en enorm arbeidsbelastning på den enkelte biltilsynsansatte denne høsten. Samtlige dieselbiler med kilometertellere i Møre og Romsdal skulle være avlest innen 8. oktober. I samme runde skulle bilførere i fylket som ønsket fornyelse av førerkort med førerrett for klasse B (totaltvekt 3500 - 7499 kg), ha gjort det innen 1. oktober.

Bare for å klargjøre innsatsen enda tydeligere, kan vi fortelle at det ved de fem stasjonene er blitt avlest et sted mellom 12 000 og 15 000 kilometer tellere fra 13. september til 8. oktober. På de mest hektiske dagene i samme tidsrom ble det utstedt 1 000 førerkort. Det er for øvrig ventet at i Møre og Romsdal i 1993 vil bli utstedt 50 000 førerkort mot 17 000 i et normalår. Legger vi så til at det også ble utstedt en mengde kjørebrev, samti-

dig som det ble kjørt ordinære førerprøver, mangler, tekniske kontroller ble utført og det ordinære kontorarbeidet ble gjort på en meget tilferdsstillende måte, dette skulle ytterligere understreke innsatsen.

- Det er klart at dette har kostet mye både for den enkelte ansatte og for biltilsynet i Møre og Romsdal. Innsatsen, lojaliteten og arbeidsånden, som er vist, er det bare å ta av seg hatten for. At det på de mest hektiske dagene ble kø foran skranken og at det var vanskelig å komme i telefonisk kontakt med biltilsynsstasjonene måtte vi bare godta, sier biltilsynssjef Arne Johnsen.

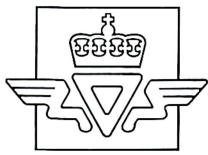
Biltilsynet har lagt bak seg en arbeidsbelastende periode. Kø foran skranken ved Biltilsynet Ålesund var mange dager stor!

GODT MØTE!

Vegkontoret har innført som praksis at arrangementet av biltilsynets fellesmøter går på rundgang mellom biltilsynsstasjonene. Hovedansvarlig for tilretteleggingen av årets fellesmøte var Biltilsynet Ørsta. Arrangementskomiteen fortjener stor honnør for den innsats/kreativitet som ble lagt ned i forbindelse med planlegging såvel som gjennomføring av møtet. Dette vil også gjelde den sosiale/kunstneriske delen av arrangementet.

Arrangøransvarlig for fellesmøtet i 1994 er Biltilsynet Molde.





**Statens vegvesen
Biltilsynet**

Har «talt» hundrevis av dieselbilar

1. oktober vart ordninga med kilometerteljar for dieselbilar avslutta. Her etter skal kilometeravgifta "bakast" inn i dieselprisen. I løpet av september månad hadde biltilsy-
na over heile landet eit stort arbeid med å sluttavlese alle kilometerteljarane i dieselbilarne. Men med positiv innstilling og arbeidsvilje meistra biltilsynet dette ekstraarbeidet, også med god hjelp i frå lensmannsetat og toll vesen. Tusenvis av kjøretøy har for siste gong vore kalla inn til avlesing.



Seksjonsleiar Kjell Dahle ved Biltilsynet Molde, var med då forordninga om kilometeravgifta på dieselbilar vart vedteken i 1959 og sett i verk året etter. Han er òg med no når denne ordninga skal avsluttast.

Seksjonsleiar ved biltilsynet i Molde, Kjell Dahle, var med då forordninga om kilometeravgift vart vedteken. Han er – og med no når ordninga skal opphøyre.

- Til å begynne med var det berre yrkesbilar som måtte montere teljeapparat. Så vart det alle bilar som brukte diesel, utanom bussane som vart fritakne frå ordninga. Eg hugsar godt då forskriftene om kilometeravgift kom i 1959. Eg var omtrent åleine på "Statens bilsakkyndige", som det heitte den gongen, og mange hendingar kan vi flire av i dag, seier han lunt. Men han har ikkje lyst til å "avsløre" nokon hemmelegheiter. Det må han få lov til å halde for seg sjølv, meiner han.

Rivande utvikling

- Eg har ikkje tal på kor mange teljeapparat eg har plombert i desse åra, men det er mange, seier Kjell Dahle, som har vore sentral i oppbygginga av etaten i Molde. Frå byrjinga då han var åleine, til no med 14 tilsette. Etaten har flytta fleire gonger; først heldt dei til i Breckegarden i Storgata, deretter vart det lokaler på busstasjonen i 1957, så i 1965 flytta dei til Lingedalen, før nybygget i Årødalen sto ferdig i 1980.

Det har samstundes vore ei rivande utvikling når det gjeld trafikk, bil og ikkje minst innan det tekniske området. Kjell Dahle har fått med seg heile den moderne bilhistoria.

- Då salet av bil vart frigjeve i 1960, opplevde ein derimot ikkje det store rushet. Det tok tid før folk fekk vent seg til tanken på at bil skulle bli allemannseige. At naboen

kjøpte bil den gongen var nærast ein sensasjon, fortel Dahle.

Ekstra køyring

Men det fanst dei som trong bil i yrkessamanheng, og fleire kjøpte seg laste- og varebilar.

- Teljeapparat vart sette inn hjå bilforhandlaren. Dei foretok plombering før eigaren med bilen kom til oss. Vi godkjente teljeapparatet og klipte av den ytterste plomba. Så måtte bileigaren med jamne mellomrom kome inn til avlesing av kilometerstanden. Køyrelengda danna grunnlag for avgifta. Kjell Dahle legg ikkje skjul på at det kunne forekomme juks.

- I førstninga var plomberingsstrengen for svak. Ved vask skjedde det ofte at plomberinga vart øydelagt. Fornying av plommen måtte til, men det hende nok at bileigaren nytta høve til å køyre litt ekstra før han kom til oss. No til dags er dette ikkje mogleg, seier Dahle, og legg til at det i framtida neppe blir behov for nokon kontroll av kilometerstanden på dieselbilar meir.

- Men vi skal framleis kontrollere køyre- og kviletida hjå yrkessjåførane. Då blir det å sjekke fartsskrivaren, avsluttar Kjell Dahle, som har hatt ei travel og hektisk tid bak seg.

Tone Rød



Statens vegvesen Biltilsynet



Stasjonssjef ved biltilsynet i Molde, Kjell Ramstad, i andre omgivelser enn til vanlig. Lærarrommet ved Romsdal Videregående skole er no mellom dei lokala han til dagleg vitjar i arbeidssamanheng.

STASJONSSJEF SKIFTER ARBEID FOR EIN PERIODE:

- sunt med forandringar

Stasjonssjef Kjell Ramstad i Molde er for tida permittert frå stillinga si for å arbeide som lærar ved Romsdal Videregående skole. Det ligg ikkje noko dramatisk bak denne skiftinga, berre eit ønske om å få prøve noko nytt innan ein blir for gammal, hevdar Ramstad.

46 år er ikkje nokon avskrekkande alder, men når sjansen baud seg, tok han den.

- Eg likar meg godt som stasjonssjef på biltilsynet. Hadde eg ikkje det gjort hadde eg søkt meg vekk for mange år sidan. No er planane slik at eg skal tilbake til biltilsynet omkring påsketider neste år. Då avsluttar eg lærar-engasjementet på skulen, påpeikar Ramstad og legg til at etter å ha vore stasjonssjef i 10 år kan det vere sunt med eit skifte. Han seier leiinga ved

vegkontoret viste stor positiv vilje då permisjonen vart innvilga.

- Det at eg fekk innvilga permisjon kan kanskje inspirera andre til å tenkje nye moglegheiter. Stadig nye utfordringar og ikkje minst ei rivande fagleg utvikling gjer at mange treng til oppdatering. At det vart lærarjobb for meg var berre tilfeldig, men engasjementet er relatert til yrket mitt i biltilsynet. Eg er utdanna ingeniør og med praksis frå mange år i biltilsynet meistrar eg den faglege delen av undervisninga. Dessutan kjem også erfaringane som leiar godt med når det skal takast avgjerdsler til dømes overfor elevane, seier Ramstad.

Kjell Ramstad underviser på lærlingskolen, nærare bestemt bilmekani-karlina. Han får friska opp gammal kunnskap og meiner denne erfaringa

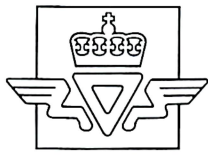
vil ha stor betydning i jobben som stasjonssjef i framtida.

- Men myten om den avslappa læraren held ikkje stikk for min sin del. Det kan òg vere ei nyttig erfaring å ta med seg, seier han humoristisk.

Då Kjell Ramstad skulle velje utdanning og yrke hadde han jobb i biltilsynet som mål. Og slik vart det, men han hadde tidlegare lukta på læreryrket. Den gongen fekk han ikkje jobb i skuleverket. At underbevisstheita har jobba, er difor tydeleg.

Gamle draumar skal prøvast ut og når alt ligg til rette er det berre å hoppe på, meiner Kjell Ramstad.

Tone Rød



Statens vegvesen Biltilsynet

TRANSPORT AV SYKKEL BAK PÅ BIL

Biltilsynet får av og til spørsmål om det er tillatt å frakte med seg sykkel på bil, og i tilfelle hvilke regler som gjelder.

Vegdirektoratet har den 13. juli 1992, med hjemmel i vegtrafikkloven, bl.a. bestemt følgende:

- a) Ved transport av sykkel på tvers bak på bil med bredde 180 cm eller mindre skal sykkelen monteres slik at den får en maks. lengde på 180 cm målt i horisontalplanet. Dersom sykkelen stikker utenfor bilens sider skal den monteres tilnærmet symmetrisk om bilens midtakse. Bestemmelsene i nr. 1 første ledd gjelder ikke for slik transport.
- b) Dersom sykkelen skjuler bilens lys og/eller kjennemerke skal det brukes lysbjelke merket med bokstav- og tallkombinasjonen som viser motorvognens identitet. Lysbjelken skal ha baklys, stopplys, retningssignallys samt refleks.
- c) Merkingen skal bestå av kjennemerkets bokstav- og tallkombinasjon i sort med tilnærmet samme størrelse som på kjennemerket. Den skal ha hvit eller aluminiumsfarget bakgrunn, være godt synlig og holdbar.

Arne Johnsen

TAR VARE PÅ URI BRU

I mai i år ble Uri bru på riksveg 63 i Valldal reparert og forsterket til 10 tons akseltrykk. Brudekket med tverdragere ble støpt nytt. På hoveddragerne ble en del "steinreir" meislet bort og ny betong sprøytet på. Til slutt fikk dragerne et beskyttende lag med spesialmalning. Romsdal Bygg A/S utførte jobben.

Brutypen som kalles "Hvalfiskbru", er en brutype fra rundt 1920. Uri bru som var ferdig i 1924, er en av de få eksisterende bruer og den lengste som det i dag går trafikk på. Vegdirektoratet var interessert i at brua skulle bli tatt vare på og ga en ekstrabevilgning på kr 400 000,- til utbedringsarbeidet.

Per Åge Brevik

Biltilsynets koryfé - trudelutt

Oppi Kristiansund er det stress og kav,
dei har Krifast og Babysafe og løftegrav.
Og han Frank går rundt med eit digert smil,
spesielt når han får avskilta ein tivolibil.

Sudeliduttandei, sudeliduttandei,
sudelidi - sudelida sudeliduttandei.

Og Molde trur dei er Norges Tyrol,
på vegkontoret har dei ein eigen stol.
Dei skjøtar bilar i hytt og vær,
og elles veit ingen kva helst dei gjer.

Sudeliduttandei

Inni Sunndalsfjor'n ligg ein grønn stasjon,
der kan du få måle CO2'n.
Men til neste år blir det kjempeblest,
for da skal dei starte med alkotest.

Sudeliduttandei

I Ålesund styrer ein bataljon,
populært blir han kalla for brannstasjon.
Han Palmar vil ha Sunnmøre som fylke, han,
og slankar stasjonen som best han kan.

Sudeliduttandei

I Ørsta har vi venta i mange år,
berre for å få oss litt bedre kår.
Til neste år vi flyttar til nye hus.
Da startar vi med internat for intensivkurs.

Sudeliduttandei, sudeliduttandei,
da blir Ålesund mindre enn Ørsta dei.

Han Johnsen og Sæther er aldri sur,
ja, det ligg implisitt i sakens natur.
Men dei kan så lite gjera med det,
heile huset er fylt opp med koryfé

Sudeliduttandei



Driftsorganisasjonen klar!

For at ein skal kunne ta vare på alle oppgåver knytta til Krøsus, må det byggjast opp eigne funksjonar for å ta seg av ansvaret på ein sikker måte. Med driftsorganisering meiner vi dei funksjonar som skal til for at etaten sjølv skal ha kompetanse og kan vere i stand til å stå for den daglege drift av Krøsus. I den daglege drifta inngår mellom anna å vedlikehalde systemet, analysere feilsituasjonar, sørgje for retting av feil, lære opp og følgje opp brukarane og ta initiativ til vidareutvikling av Krøsus-systemet sine løysingar.

Driftsorganisasjonen er bygd opp av nøkkelpersonar på tre forskjellige områder, driftsansvarlege, systemansvarlege og brukarstøtter.

DRIFTSANSVARLEGE

Dei driftsansvarlege skal stå for den tekniske drifta av maskina, operativsystemet og Oracle basis programvare. Dei skal og stå for den praktiske utføringa av EDB-tryggleiken. Det er Harald Oterhals og Ove Hanken som har dette ansvaret.

SYSTEMANSVARLEG

Dei systemansvarlege vil få gode kunnskaper i dei ymse rutinar kor systemet skal nyttast. Dei skal rette feil, skrive feilrapportar,

Harald Oterhals

Frank Malme

Arnfinn Orvik

Ove Hanken

Odd Rød

Marit Aasprang

Jan Gunnar Sandblåst

Janne Skinlo

Jan Gunnar Sandblåst

Arne Lauvrak

Nancy Austigard

Asbjørg Lid

Ove Strømme

Arnfinn Gautun

Solveig Småsund

Per B. Gjelsten

Irene Tørlen

løyse periodiske feilsituasjonar og styre adgangskontrollen. Dei skal og gi veiledning til brukarstøttene. Vi har fem systemansvarlege. Marit Aasprang, Frank Malme og Janne Skinlo er ansvarlege for NIT-økonomi, medan Arnfinn Orvik og Odd Rød er ansvarlege for TLP-2000.

BRUKARSTØTTER

Brukarstøttene kjem i tillegg til dei drifts- og systemansvarlege. Disse nøkkelpersonane skal lære opp brukarane, og dei skal vere ei støtte for brukarane når problem i systema oppstår. Mange krav stillast til brukarstøttene. Mellom anna blir det krevd at dei skal ha eit godt fagleg innblikk i dei respektive resultat- og serviceområda og i brukaren sine oppgaver. Brukarstøttene er Jan Gunnar Sandblåst (driftsavdelinga), Arne Lauvrak (anleggsavdelinga), Asbjørg Lid, Solveig Småsund og Frank Malme (administrasjonsavdelinga), Arnfinn Gautun (maskinavdelinga), Frank Malme (planavdelinga), Nancy Austigard (eigedomseksjonen), Ove Strømme (laboratoriet), Inge Tørlen (biltilsynet) og Per Bjørn Gjelsten (utdrifta)

– Det er desse personane vi skal halde oss til i Krøssamanheng i framtida. Den lokale driftsorganisasjonen skal altså eksistere og ta seg av alle forhold knytte til Krøsus sjølv om prosjektet vert avslutta, seier prosjektleder Harald Buvik.

Krøsus avløyer PBR-systemet frå 1970. Men for at Krøsus, som er eit nytt og moderne personal-/lønns- og økonomistyringssystem og som ikkje minst er ein utfordring for heile vegetaten skal bli reiskapen vi ønskjer, må det etablerast ein lokal driftsorganisasjon. Den lokale driftsorganisasjonen er bygd opp av personar med ulik bakgrunn som har sitt daglege virke på vegkontoret og i biltilsynet.

FINE ARBEIDSFORHOLD



Eivind Toven er bas på Smalsundbrua. Han fortel om fine arbeidsforhold. Her er han i samtale med ein av ungdommane som var midlertidig tilsett på prosjektet.



- Vi har fine arbeidsforhold her ute. Veret har vore fint i haust, og legg vergudane godsida si til trur eg nok vi skal halde programmet, seier basen for betonggjengen på Smalsundbrua, Eivind Toven.

Så langt har ikkje dei sju arbeidarane på brua, fire frå eigne rekker og tre på korttidsinntak, møtt på dei store problema. Eivind Toven fortel at fjellet ligg heilt i dagen og at dette er med på å gjere jobben lettare.

- Riktig nok har vi eit noko anna opplegg denne gongen enn det eg har vore med på tidlegare. Brua skal etter planane vere ferdig ein gong ut på ettervinteren. Etter at vår del av arbeidet på Smalsundbrua er gjort, veit eg at vi skal av stad for å forskale og støype tunnelportalane. For min

eigen del reknar eg med å halde fram her ute til Aursundprosjektet vert ferdig, fortel han.

Eivind Toven kan med all grunn seies å vere ein av veteranane blant våre mange hundre tilsette. I mellom 30 og 40 år har han vore pendlar, og det skulle tyde på at han og har vore med på fleire av dei store anlegga i fylket. Av dei prosjekta han nemner i farta, tar vi med Atlanterhavsvegen og nybrua i Bøfjorden som eit døme på eit stort og eit lite anlegg han har hatt ein finger med i.

- Nokre anlegg har det blitt med åra, og med det følgjer det og litt pendling, veit du. No har pendlinga satt seg fast i blodet og blitt ein del av meg. Når eg ikkje har gjort noko anna i mitt voksne liv, så må eg nødvendigvis også trives med dette livet.

- Så det er altså ikkje noko skilnad på brakketilværa i Aure enn kva du har opplevd andre stader tidlegare?

- Nei, så langt i fra. Vi arbeider til klokka halv syv. Då er dagen så langt komen, at det bare blir for oss å lage



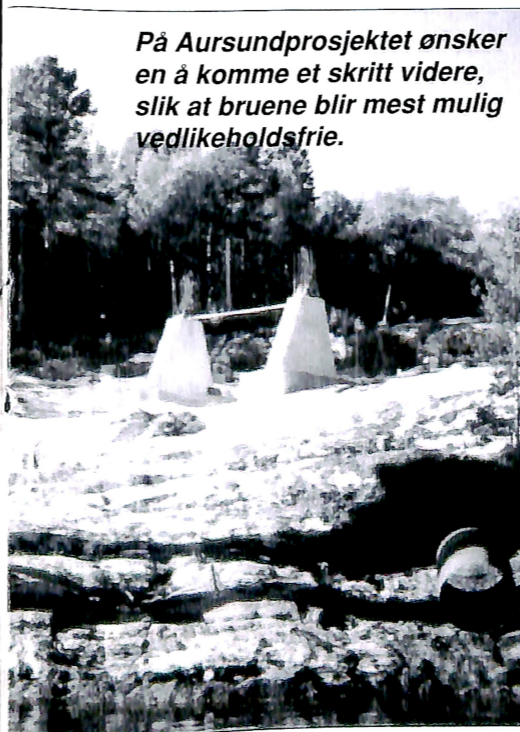
middag. Det blir ikkje tid eller ork til så mykje anna enn å sjå på fjernsyn. Så langt har vi ordna oss sjølve, men om få dagar flytter vi inn i brakkeriggen på Ruøya. Her er det sett opp kokkelag. At vi får maten tilordna, gjer sitt til at vi kjem til å trivast enda betre.

- Når vi jobber så pass lange dagar som vi gjer, er det avdi vi jobber inn ei langhelg kvar 14. dag. Då har vi fri fredag og starter opp neste veke klokka 10 på måndag, fortel Eivind Toven.



Noen år er gått siden en har fått øynene opp for de store bruskaene langs kysten. Til nå har en på landsbasis bare i noen grad vært i stand til å iverksette tiltak for at nye bruer skal få økt levetid. På Aursundprosjektet ønsker en å komme et skritt videre, slik at bruene her blir mest mulig vedlikeholdsfrie.

På Aursundprosjektet ønsker en å komme et skritt videre, slik at bruene blir mest mulig vedlikeholdsfrie.



NYE BRUKONSTRUKSJONER

Hva gjøres for å hindre skader i fremtiden

Fra midten av 1980-årene begynte en å få øynene opp for at betongkonstruksjoner, særlig i kyststrøk, på langt nær var vedlikeholdsfrie. Størst problem volder armeringskorrosjon (rust) som følge av inntrengning av salt. I de seinere åra har det derfor vært arbeidet mer eller mindre intenst, både på landsbasis og lokalt for å finne holdbare metoder å reparere/forebygge skader på.

Men hva gjøres på helt nye konstruksjoner for å hindre at skader vil opptre i fremtiden? En god del, men foreløpig sannsynligvis på langt nær nok. Tiltak som er gjort til nå ser ikke ut til å ha den virkning mot fremtidige skader som en hadde forventet. Betongkvaliteter som er utviklet har lett for å risse opp og hindrer ikke inntrengning av salt. Overdekningen (avstanden til luft) for armeringen ser også ut til å være for liten.

Ønsket om å komme et skritt videre i utviklingen mot mer vedlikeholdsfrie bruer er nå stort. Bruene i Aursundprosjektet er det neste store bru-prosjektet som skal igangsettes på landsbasis. Her ønsker en derfor å dra fullt nytte av all viten som er vunnet så langt, både når det gjelder erfaringer fra skadede konstruksjoner, andre nybygg og forskning og utvikling.

I den sammenheng ble det nedsatt en gruppe med representanter fra Vegdirektoratet og vegkontoret i Møre og Romsdal. Gruppen har gjennomgått alt som vil kunne ha betydning for framtidig vedlikehold. I tillegg har en lagt til grunn utviklingsarbeidet som Veglaboratoriet (Vegdirektoratet) driver på betongsiden. Om alle tiltakene lykkes å få gjennomført vil vise seg, men en har stor tro på at disse vil redusere vedlikeholdskostnadene for

Aursundprosjektet i framtida. En må regne med at utbygningskostnadene blir høyere enn normalt, men dette vil en forhåpentligvis ta inn igjen.

Hovedbestanddelene i en betongbru omfattes av betong og armering, og en har derfor bl.a. konsentrert seg om forbedringer vedrørende disse materialene. Særlig ønsker en å prøve nye betongresepter som gir tettere betong enn "vanlig" betong og dermed forhåpentligvis mer motstandsdyktig mot saltinntrengning. Det blir stilt strenge krav til betongblanderiet. Armeringa vil få en overdekning som ligger godt over det som er vanlig pr. i dag.

Ellers vet en at saltavleiring avhenger av hvordan brukonstruksjonene blir utformet. Godt avrundede hjørner og store kasseformer gir f.eks. jevnere vindstrømninger (lite turbulens) og dermed redusert avleiring. På Aursundbrua legger en også opp til å beskytte bærende fundament og søyler med en ytre vegg som hindrer salt å komme til. Rekkverksstolper settes på fundamentplater da innstøpte stolper ofte viser seg å ruste i foten.

Det blir også stilt strenge krav til utforming av forskaling, temperaturer i betongen, tidspunkt for riving av forskalingen og etterbehandling av utstøpt betong, forhold som en vet har betydning for holdbarhet.

Dette var kort fortalt om noen av de tiltak en vil sette i verk og som en mener vil ha betydning for økt levetid. Etter hvert som en vinner erfaring på Aursundprosjektet, vil en overføre disse til andre nybygg. Flere forhold er allerede skjerpet inn, som krav til armeringsoverdekning.

Tore Witso



Skogsrydding på Ruøya. Ola Torsetnes og Anders Glomstad (t.h.)



Arbeidet på pilarene til Smalsundbrua går framover som planlagt.

ANLEGGSSARBEIDET PÅ AURSUNDPROSJEKTET SKYT FRAMOVER FRÅ BEGGE ENDAR. FOR KVAR DAG SOM GÅR KJEM AURGJELLINGANE NÆRARE ERTVÅGØYA, SAMSTUNDES SOM DEI 800 INNBYGGJARANE PÅ ØYA KJEM NÆRARE FASTLANDET.

- Dette går nesten som planlagt. Held vi fram i same tempo trur eg nok vi kan love vegopning siste torsdag før anleggsferien i 1995, fortel prosjekt-

Klar til bruk sommaren 1995

Fylkesveg 362 vert omklassifisert til riksveg 680 når Aursundprosjektet blir opna.



over Aursundet. Noko av tilførselsvegane og rundkøyringa på Giset, og vegen mellom Barlaupen og Kjelklia på Aure-sida blir ferdige som planlagt.

Arkeologiske utgravingar i traséen har likevel hindra framdrifta på prosjektet noko. Denne utgravinga, som vil koste ein stad mellom 4 og 5 millionar kroner og vert dekt over anlegget, vil halde fram neste sommar.

VEG BARLAUPEN-KJELKLIA

300 meter av vegen mellom Kjelklia og Barlaupen er ferdig. Linjevalget måtte endrast på grunn av arkeologiske funn. Vegarbeidet har vore stansa medan arkeologane har jobba her, men arbeidet vil om kort tid bli starta opp på nytt. Veglengda frå Aursundbrua og opp til rundkøyringa på Kjelklia blir 1.550 meter. Vegbreidda blir 6,5 meter og vegen får 10 tonn heilårs berevne.

AURSUNDBRUA

Aursundbrua blir den største av dei tre bruene. Brua vil binde Ruøya til fastlandet på Barlaupen. Brulengda blir 486 meter fordelt på to hovudspenn på kvar 155 meter og to sidespenn på 85 meter kvar.

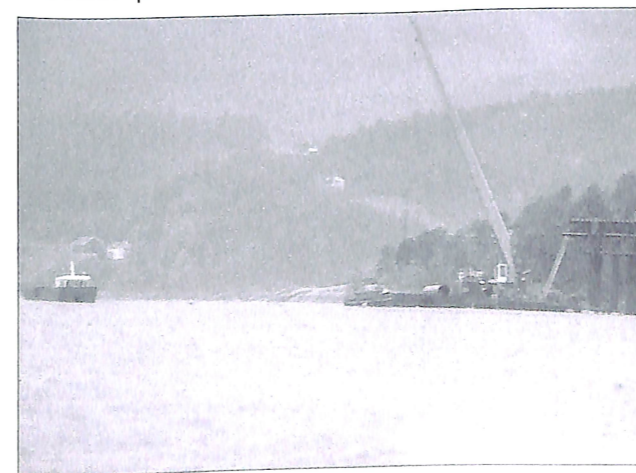
Aursundbrua, som er ei såkalla frittframbygg-bru, får ein gangbane på 1,3 meter på eine sida. Kostnadsoverslaget på brua er 54 millionar kroner. Entreprenøren Eeg Henriksen Anlegg A/S er i gong med riggarbeidet på Barlaupen og har no starta fundamenteringsarbeidet på det første sjøfundamentet. Entreprenøren skal overlevere brua 1. juni 1995.

VEG RUØYA

Lengda på vegen over Ruøya blir 1.108 meter, og det bli bygd to tunnelar på 100 og 300 meter. Rigginga av brakkeleiren er ferdig, og arbeidet på den 100 meter lange tunnelen blei starta opp 11. oktober. Vegen blir 6,5 meter brei. Den vil få 75 km dimensjonerande fart og berevne på 10 tonn aksellast heile året. Vegdrifta er ikkje komen så langt som planlagt. Framdrifta vart hindra av arkeologiske utgravingar. Likevel, etter at utgravingane vart avslutta for denne sesongen går vegarbeidet framover. Arbeidet på vegen mellom Smalsundbrua og tunnelane går føre seg i eigenregi, medan arbeidet på andre sida av øya er sett bort på anbod.

SMALSUNDBRUA

Arbeidet på den 208 meter lange



Betongen blir frakta i båtar til "Kaare Flaate" som ligg i Smalsundet. sundet mellom Rottøya og Ruøya.

Smalsundbrua mellom Rottøya og Ruøya er i god gjenge og går føre seg i eigenregi. Seglingshøgda blir 8 meter. Sju brubyggjarar under leiing av vante folk frå våre eigne rekker sørgjer for at framdriftsplanane ikkje sprekk.

Smalsundbrua er ei såkalla bjelkebru fundamentert på søyler til fjell. Arbeidet på den andre pilaren gjekk for fullt då vi vitja anlegget ein regnfull septemberdag. Medan våre eigne folk støyper pilarar, blir dei prefabrikerte bjelkane laga av Partek Nordspenn A/S i Verdal i Nord-Trøndelag. Bjelkane blir frakta på lekter frå produksjonstaden, og dei vil bli monterte i ein operasjon. Når det er gjort vert betongdekket støyp. Smalsundbrua skal vere ferdig neste vår, og den har ein prislapp på 11 millionar kroner.

VEG ROTTØYA

Det vil bli bygd 1 370 meter ny riksveg over Rottøya. Sprenging, masseflytting og planering av vegen vil verte utlyst på entrepriser, medan legging av forsterkingslag og berelag vil skje i eigenregi. Vegstandarden er den same her som elles på anlegget. Vegen over Ruøya skal vere ferdig 15. august neste år.

Forts. neste side



Vegdirektor Olav Sjøteland vitja Aursundprosjektet. Her i samtale med prosjektleder Oddbjørn Pladsen (t.h.), vegsjef Eivind Vollset og overingeniør Svein Solbjørg.

MJOSUNDBRUA

Anbudsopninga på Mjosundbrua var 29. september medan vedståingsfristen er 16. november. I skrivande stund kan vi ikkje fortelje kven anbudet gjekk til. Brua over Mjosundet, frå Giset til Rottøya, får ei lengd på 346 meter og eit seglingslaup på 28 x 40 meter. Også denne brua får ein gangbane på 1,3 meter på eine sida.

Det er avdekka veldig mykje lausmasse i Mjosundet, som er 16 meter djupt på brystaden og det er uråd å fundamentere direkte på lausmassen. Dette gjer det naudsynt med ei peleløysing. Dei lengste pelane skal ned på 50 meter under havoverflata.

Mjosundbrua skal vere ferdig 1. juni 1995.

VEG PÅ GISET

Første del av vegarbeidet med utbetring av 300 meter veg og planering for rundkøyring på Giset ved Mjosundbrua er avslutta som anbuds-



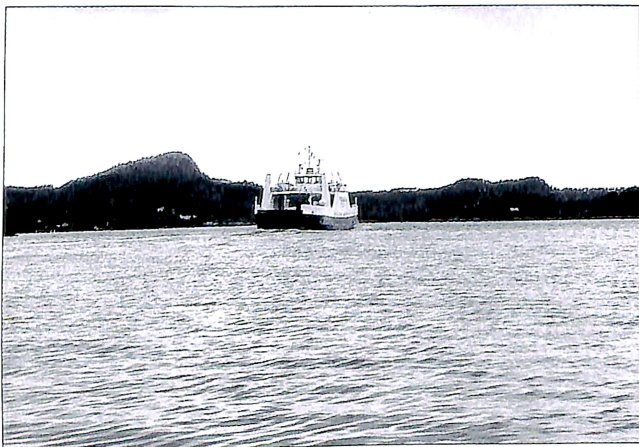
Arbeidet på pilarene til Smalsundbrua går framover som planlagt, samstundes som vegarbeidet over Ruøya nettopp har starta opp.

arbeid. Arbeidet som står igjen vil bli gjort i eigenregi.

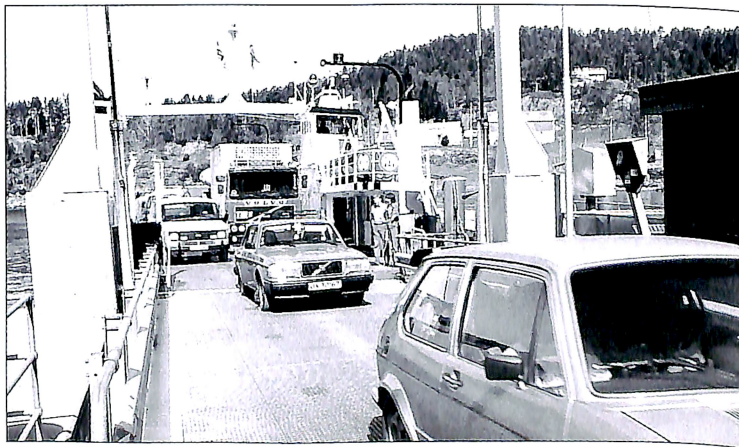
Eksisterande fylkesveg i 3,1 km lengd blir omklassifisert, slik at ny riksveg 680 vil følgje noverande fylkesveg 362 frå krysset med rv 680 i

Ånesdalen og fram til Mjosundbrua. 2,8 km av denne strekninga vart utbetra i 1988.

VIKTIG FASTLANDSAMBAND



Føremålet med prosjektet er at ferjesambandet Aure-Ånes på riksveg 680 blir avløyst med heildøgnsveg.



Bilar køyrer i land på Ånes

Dei første planane for Aursundprosjektet blei lansert tidleg i 60-åra. Det første kostnadsoverslaget, som den lokale brukomiteen la fram i 1969, var på 7 millionar kroner. Kravet om eit "fastlandsamband" skaut ny fart då det vart klart at gassen frå Haltenbanken skulle førast i land på Tjeldbergodden.

Føremålet med prosjektet er at ferjesambandet Aure-Ånes på riksveg 680 skal bli avløyst med heildøgnsveg. Dei 800 innbyggjarane på Ertvågøya får sitt fastlandssamband. Dette fører mellom anna med seg at reisetida frå Aure til regionsenteret Kristiansund og nabokommunane Tusna og Smøla blir kortare. To av

dei største arbeidsplassane i Aure kommune, eit båtbyggeri og eit fiskeoppdrett, ligg på Ertvågøya. Det er og venta at betre transportvilkår vil gje positiv effekt på næringsliv og busetnad i Aure og regionen elles.

TROLLSTIGEN VERT UTBETRA!



Per Åge Bruaset, Torgeir Venås og Arild Hartvixsen fortel at arbeidet ikkje skil seg frå anna vegarbeid og at dei nyt utsikta mot Åndalsnes.

Utbetringane i Trollstigen er naudsynte. Svekkelse av vegbanen og at deler av murane har rasa ut, gjorde det naudsynt med det utbetningsarbeid som vi no er i gong med for andre hausten på rad, fortel vegmeister Asbjørn Sæter ved vegstasjonen på Åndalsnes.

Trollstigvegen på riksveg 63 har dei siste åra vore eit av dei best besøkte turistmåla her i landet. Den sterkt aukande trafikken opp og ned "turistvegen" og ikkje minst den enorme påkjenninga de lange og tunge turbussane har utsett vegen for, er noko av årsaka til utbetningsarbeidet som no er i gang. Utbetningsarbeidet starta i fjor, og held fram denne hausten. I haust skjer arbeidet mellom Stigfossbrua og Bispesvingen, ei strekning på nokre hundre meter. Sprenging og utviding av vegbanen for å betre trafikktrykkleiken i dei bratte bakkane og svingane, utskifting av masse helt ned til fjellgrunnen, forsterking av vegbanen og murane er arbeid som er gjort. Alt arbeid skjer på entrepris og på timearbeid. Skytebas Arve Sæbø, som no har avslutta sin del av arbei-



det, fortel til Veg og Virke at oppgåva hans på mange måtar har vore ei ny erfaring å ta med seg. - Eg har ikkje møtt på ukjente problem, men fjellet varierer noko og det er ein del sprekker som eg må ha eit særskilt auge til. Slik sett kan eg vel seie at eg har møtt på nokre vanskar.

Noko lengre opp i vegen traff vi på Per Åge Bruaset, Torgeir Venås og Arild Hartvixsen frå Moens Entreprenørservice. Dei kunne fortelje at arbeidet var stort sett likeins som anna vegarbeid dei har gjort.

- Den einaste skilnaden frå det vi har gjort tidlegare er at vi no opphalder oss noko i høyda med bergveggen i

ryggen og med god utsikt mot Åndalsnes. Høydeskrekken plager oss ikkje. Været har vore fint heile tida, riktig nok har det av og til vore noko kaldt, men det er jo berre å kle seg etter gradestokken det, fortalde Per Åge Bruaset.

- Sjølv om vi ligg noko føre tidsskjema vil vegstenginga gjelde til vi opnar på nytt neste år. I år skal vi bruke ein million kroner på arbeidet og vert det avsatt pengar til ytterlegare utbetningar og forsterkingar vil arbeidet halde fram når vi stenger vegen etter ein ny hektisk turistsesong ein gong i september 1994, seier vegmeister Asbjørn Sæter.



Skytebas Arve Sæbø møtte på nokre sprekker i fjellet som han måtte ha eit særskilt auge til.

AKAN 30 ÅR - MEN KVA ER DET?

AKAN er for mange tilsette og deira familie eit ukjent begrep. Det er ei forkorting som står for Arbeidslivets Komité mot Alkoholisme og Narkomani. I 1963 ble AKAN skipa av LO (Landsorganisasjonen) og NHO (Næringslivets Hovedorganisasjon), då ein innsåg at dette er eit problem som også vedkjem arbeidslivet.

Meininga med AKAN-arbeidet er å førebyggje og behandle rusproblem på arbeidsstaden. Det syner seg at samfunnet/helsevesenet får store problem med å hjelpe ein misbrukar som også har mista arbeidsplassen sin.

I vår etat kom ein igang med dette arbeidet etter vedtak i AMU (Arbeidsmiljøutvalet) i januar 1984. Vi har eit AKAN-utval som er oppnemnd av AMU og er samansett av personar frå bedriftshelsetenesta, personalavdelinga, tillitsvalde og verneleiar.

AKAN-utvalet sine oppgåver

- Gi informasjon for å auke kunnskapsnivået og motivere til betre haldningar.
- Tilretteleggje slik at arbeidsleiar er informert og kjend med sitt ansvar.
- Utarbeide handlingsplanar for AKAN-arbeidet i etaten vår.

Kva er rusmisbruk?

- Å møte til arbeid påverka av rusmidlar.
- Å nyte rusmidlar i arbeidstida.
- Å nyte rusmidlar utanfor arbeid på ein slik måte at det fører til fråver, eller at ein ikkje kan utføre arbeidet sitt på ein tilfredsstillande måte.

Betre miljø på arbeidsplassen

- Godta ikkje RUS ELLER BAKRUS (lukt).
- Vis ansvar KONTAKT NÆRASTE OVERORDNA.
- Det handlar om Å HJELPE, IKKJE ANGIVERI.
- Du kan søkje RÅD MED VERNELEIAR/BEDRIFTSHELSETENESTA.

HVORDAN DRIKKER DU?

Denne testen kan være en hjelp til å kartlegge ditt eget alkoholforbruk. Befinner du deg i faresonen? Vær klar over at det kan være vanskelig å huske hvor mye du faktisk drikker. Det er vanlig å tro at vi har et lavere alkoholforbruk enn det virkelig har.

Mange har endret alkoholvanene etter å ha sett resultatene av en slik test. Gjør du testen med jevne mellomrom, vil du kunne få et mer bevisst forhold til ditt alkoholforbruk.

TEST DEG SELV

1 HVOR OFTE DRIKKER DU? Aldri 0 Månedlig eller sjeldnere 1 To til fire ganger i måneden 2 To til tre ganger i uka 3 Minst fire ganger i uka 4	5 HVOR OFTE FØLER DU AT DU IKKE KAN STOPPE Å DRIKKE NÅR DU FØRST ER I GANG? Aldri 0 Sjelden 1 Noen ganger i måneden 2 Noen ganger i uka 3 Nesten daglig 4	9 HAR DU ELLER ANDRE BLITT SKADET PÅ GRUNN AV DIN DRIKKING? Nei 0 Ja, men ikke det siste året 2 Ja, i løpet av det siste året 4
2 HVOR MANGE «DRINKER»* DRIKKER DU PÅ EN TYPISK DRIKKEDAG? 1-2 0 3-4 1 5-6 2 7-9 3 Minst 10 4	6 HVOR OFTE HAR DU BLACKOUT OG HUSKER LITE FRA KVELDEN FØR? Aldri 0 Sjelden 1 Noen ganger i måneden 2 Noen ganger i uka 3 Nesten daglig 4	10 HAR SLEKT, VENN ELLER LEGE ENGSTET SEG OVER DITT ALKOHOLFORBRUK OG BEDT DEG DRIKKE MINDRE? Nei 0 Ja, men ikke det siste året 2 Ja, i løpet av det siste året 4
3 HVOR OFTE DRIKKER DU MER ENN SEKS «DRINKER»? Aldri 0 Månedlig eller sjeldnere 1 Noen ganger i måneden 2 Noen ganger i uka 3 Daglig eller nesten daglig 4	7 HVOR OFTE STARTER DU DAGEN DERPÅ MED EN DRINK? Aldri 0 Sjelden 1 Noen ganger i måneden 2 Noen ganger i uka 3 Nesten daglig 4	SVAR PÅ ALKOHOLTESTEN UNDER 11 POENG Dette ser bra ut. Er du sikker på at du har svart rett, kan du ta det med ro. Alkoholvanene dine er til å leve med. I hvert fall hvis svaret ditt på spørsmål 11-15 POENG Du er i faresonen, og kan risikere å skade deg selv og andre. Tenk hvordan ditt alkoholforbruk - når og hvor ofte - kan du minske det? OVER 15 POENG Du drikker for mye, og bør redusere alkoholforbruket omgående. Vurder også om du bør søke hjelp.
4 HVOR OFTE FINNER DU DET VANSKELIG Å FÅ UT AV HODET? Aldri 0 Sjelden 1 Noen ganger i måneden 2 Noen ganger i uka 3 Nesten daglig 4	8 HVOR OFTE HAR DU SKYLDføLELSE PÅ GRUNN AV DRIKKING? Aldri 0 Sjelden 1 Noen ganger i måneden 2 Noen ganger i uka 3 Nesten daglig 4	

* En «drinka» = 1 alkoholenhet (AE)
 1 AE inneholder ca. 12,9 g alkohol og tilsvarende:
 1/2 flaske pils
 1 vanlig glass rød/hvitvin
 1 line glass hetvin
 1 drink med 4 cl. brennevin

1/2 flaske letal = 0,5 AE
 1/1 flaske rød/hvitvin = 5 AE
 1/1 flaske brennevin = 18 AE



Den nye ferjekaia Dypfest i Sør-Trøndelag var ferdig i oktober. (Foto: Per Korsbrekke)

NYE FERJEKAIER FERDIGE!

- De nye ferjekaiene på Dypfest og Tautra i Bjugn kommune, ble vi ferdige med tre uker før tidsskjemaet. Den nye ferjekaia på Halså på Nordmøre er også tatt i bruk. Jo da, vi har da hatt litt å henge fingrene i, sier ferjekairådgiver Leonhard Dahl.

Trøndelag. De to ferjekaiene i Bjugn er bygget for 20 bilers ferjer, mens kaia på Halså er flyttet litt for vær og vind. Denne kaia er bygget for å kunne ta opp til 90 bilers ferjer.

Etter at ferjekaia på Svensby i Troms ble ferdig tidligere i år, gikk turen for ferjekaibyggerne sørover til Sør-

Leonhard Dahl kan videre fortelle at det er levert tilbud og kostnadsoverslag for bygging av Dale ferjekai i Sogn og Fjordane.

Knut Stokkeland
verneleiar

NYTT PLATEVERKSTED PÅ VEGSENTRALEN



Arbeidsforholdene for Petter Husby og arbeidskameratene skal bli mye bedre.

Arbeidsforholdene ved dagens plateverksted på vegsentralen har i lang tid vært mindre gode. De enkelte delene til ferjekaier etc. har etterhvert blitt større og større. Dette, sammen med stor arbeidsmengde, stadig tidspress samt priskonkurransen, har resultert i at en har funnet det nødvendig å investere i nytt plateverksted.

Det nye plateverkstedet bygges som en forlengelse vestover av dagens vegsentralbygg. Tilbygget er ca. 625 m² plateverksted med verkstedkontor/garderobe (42 m²) som er bygd inn i dagens kaldtlager.

Arbeidene skal være ferdig innen 31. desember 1993 og er beregna å koste 5,0 mill. kr. I denne kostnaden ligger kjøp av 2 nye traverskraner, utenomhusarbeid og nytt gassanlegg.

Knut Inge Braute

NY VEG TIL MOLDE LUFTHAVN



Den nye adkomstvegen til Molde lufthavn var ferdig i oktober.

Etter mer enn 20 år med midlertidig atkomst, har endelig Molde Lufthavn på Årø fått ny, permanent atkomstveg. Nyvegen, som ligger like øst for Brødr. Brunvoll Motorfabrikk, er bygd av Statens vegvesen Møre og Romsdal.

Den om lag 150 meter atkomstvegen, som ble tatt i bruk ikke så alt for lenge etter at det nye terminalbygget ble åpnet, inkluderer ny bru med gangveg over Årøelva. Brua er ei 3 spenns platebru fundamentert på stålørspeler. Rekkverket på brua vil få en utforming noe forskjellig fra et ordinært brurekkverk. Det er lakkert mørkerød og har fått stabbestein i hver ende.

I forbindelse med den nye atkomstvegen vil det bli bygd nye busslommer ved riksvegen.

Vi gratulerer!



50 år

Kjell Arne Sagli, Kleive 5. desember
Henning Sjo, Molde 10. desember

60 år

Jakob Engeseth, Molde 8. desember

VANNRETT

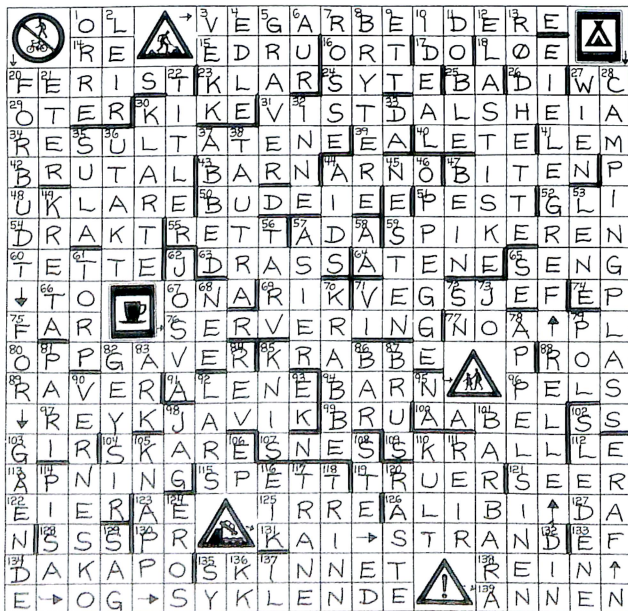
- 1 Se ill.
- 17 Ødelegger
- 18 Pulsåre
- 20 Dessert
- 21 Sølv
- 22 Bakverk
- 25 Vannrikt sted
- 27 Flatemål
- 28 Klokke
- 29 Gnomer
- 31 Larm
- 34 Tidsangivelse
- 36 Tall
- 37 Periode
- 39 Bib. navn
- 40 Pedagog
- 41 Drikk
- 45 3201
- 48 Tall
- 49 Skurepulver
- 50 Fisk
- 51 Pikenavn
- 52 Ambolt
- 53 Smerte
- 54 Smieavl
- 55 Forærte
- 56 Husdyr
- 57 Tittel
- 58 Studér
- 59 Styre
- 60 Stige
- 61 5590
- 62 Foredlet
- 64 Cruise
- 66 Hjem
- 69 Ordne
- 71 Spire
- 73 Månefase
- 74 Utmerket
- 75 Ung aure (omv.)
- 76 Sang
- 77 Hast

- 78 Film
- 80 Vanvidd
- 83 Hvelve
- 84 Øyboere
- 85 Dunste ut
- 86 Mark
- 87 Vrenge
- 88 Størrelse
- 90 Pikenavn
- 91 Beholder
- 92 Havørn
- 93 Sprengstoff
- 95 Egg
- 97 Tone
- 98 Hest
- 99 Utbyttet
- 102 Lurvete
- 106 Se ill.
- 107 Stat
- 109 Knar
- 111 Vokaler
- 114 Glattsveis
- 117 Naken
- 118 Norsk popsanger
- 119 Klabautermann
- 122 Pron. (nyn.)
- 124 Over
- 125 Strimmel
- 126 Slapp fra
- 128 Alias
- 129 Hovedstad
- 132 Neon
- 133 Orker
- 135 Livpulsåre
- 136 Fartøy
- 137 Papegøye
- 138 Tidl. ferjeanløps-
sted
- 141 Fred
- 143 Se ill.

LODDRETT

- 1 Vanntett duk
- 2 Fisk
- 3 Selvfornekting
- 4 Avta
- 5 Tre
- 6 Pikenavn
- 7 Mynt (omv.)
- 8 Instrument
- 9 Blomstre
- 10 Konjuksjon
- 11 Legemsdel
- 12 Kjemmer
- 13 Fisk
- 14 Tall
- 15 Svell
- 16 Blekksprut
- 19 Betrakter
- 22 Vegmaskin
- 23 Tall
- 24 Viadukt
- 26 Mål
- 30 Sund i Lofoten
- 32 Portør
- 33 Kake
- 35 Bib. navn
- 38 Gallavogn
- 39 Pålegg
- 40 Forsikrer
- 41 Verdensdel
- 42 Hovedstad
- 43 Naboer
- 44 Se ill.
- 46 Jotun
- 47 Munning
- 52 Seterhus
- 63 Malm
- 64 En Steen
- 65 Kuler
- 66 Se ill.
- 67 Plante
- 68 Elv i Romsdal
- 70 Innehaver

- 72 Skrike
- 74 Skulderparti
- 76 Bil fra Tunisia
- 79 Nesten blink
- 81 Innskrift
- 82 Retning
- 83 Moped
- 85 Se ill.
- 89 Fisk
- 90 Naboer
- 94 Havnymfe
- 96 Dertil
- 100 Pikenavn
- 101 Mot
- 103 Ensom
- 104 Gate
- 105 Radiolinje
- 108 Gudinne
- 110 Gjenstand
- 112 Dame
- 113 Anfall
- 114 Profet
- 115 En Caprino
- 116 Komplisert
- 120 Døgenikt
- 121 Palass
- 123 Utstråling
- 127 Spaserte
- 128 Fugl
- 130 Presenning
- 131 Elv på Sørlandet
- 134 Senkning
- 136 Bøte
- 138 Hyl
- 139 Ikke
- 140 Fire
- 142 Leker



LØSNING PÅ
«VEGKRYSS NR. 4-93»

VINNERE BLE:

1. Egil Bakke, Molde
2. Åse Lien, Innfjorden
3. Wenche-Karin Skarmyr, Kvamsøy

Vi gratulerer vinnerne.

KRYSSORD av konsulent Terje Haug

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		13	14	15	16		
	17							18					19		20		21		
22	23				24				25	26			27				28		
29			30	31		32			33				34	35			36		
37	38		39			40				41	42			43	44				
45				46			47	48			49			50					
51			52			53		54			55						56		
57							58			59						60			
61			62				63		64				65	66	67		68		
69	70	71		72	73		74			75			76					77	
78		79		80		81			82		83						84		
85				86			87			88	89	90					91		
92			93	94		95	96			97			98		99	100		101	
102	103		104		105				106				107				108		
109		110			111	112	113			114			115	116	117				
118					119			120	121		122	123	124			125			
126			127			128					129			130	131				
132		133			134			135				136							
		137				138				139	140				141	142			
	143																		

De tre første riktige løsninger premieres med 2 Flaxlodd.

Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 5 - 93» og sendes
 Vegkontoret
 Fylkeshuset
 6400 Molde

innen 22. november 1993.

Innsender:.....

Adresse:.....

Postnr.: Poststed:.....

Rundt om i fylket



C

Hva med ny bag?

Den siste tida har det vært spørsmål fra ansatte om det var mulig å skaffe velegnede reise-/sportsbager. Vi har nå klart å få tak i et begrenset antall store, gode bager som vi tror skal tilfredsstillе de fleste behov. Prisen pr. bag er kr. 100,-. Men vær rask ute, antallet er begrenset. Vi har sikret oss 50 stykker.



Ifølge leverandøren er bagen designet for Statens vegvesen og godkjent av Vegdirektoratet. Bagen er produsert i kraftig oxford nylon og har våtrom og avtagbar skulderveske.

Salget av bagene formidles gjennom info på vegkontoret.



Dette motivet, som vi fant på vegen til Geiranger tidlig i høst, fikk oss umiddelbart til å tenke på "Bukkespranget".

Lett på foten, uten særlige problem, men under konstant overvåking av lærevillige geiteklinger, forserte denne geita og flere til, en av de mange feristene som er montert i den nye riksveg 63 gjennom Eidsdalen. Selvsagt til stor latter fra de mange som stanset for å bivåne geitenes elegante og fjærlette hinderforsering.

Flere sommerminner



Det dukker stadig opp nye sommerminner. Dette er et av flere bilder som hovedverneombud Levor Legernes har sendt oss. Bildet, sier han, har han sendt som et bevis på at sommeren virkelig var på besøk denne gangen også. De som nyter sola og matpakka utenfor veggen på Eidså veggargasje er fra venstre Einar Lillebø, Kjell Petter Knardal, Einar Nygård og Magnar Kopparnes.



Nytt søppelstatiu

Modellsnekker Odd Halvorsen har laget dette søppelstativet (bildet). Søppelstativet, som er laget i impregnerte materialer, er tilpasset standard søppelsekker. Stativet er laget i samme design som rasteplassbordene. Høyden er 109 cm, mens bredden/dypden er 51 cm og har hengslet lokk og front.

Søppelstativene bestilles gjennom Kjell Arne Sagli på maskinavdelinga på Årø.



Vegdirektøren på besøk

Vegdirektør Olav Søfteland besøkte Møre og Romsdal i september. Etter å deltatt på Krifastkonferansen i Kristiansund 22. september, gjorde han en kort rundtur på Nordmøre neste dag. Her benyttet han mellom annet anledningen til en befarings på Aursundprosjektet. Før han reiste til biltilsynets fellesmøte på Sæbø, møtte han ledelsen ved vegkontoret og tillitsvalgte. Senere samme dag, 24. september, hadde han møter med fylkesordføreren og fylkesmannen.

Vegdirektøren gjorde også uformell hilserunde på vegkontoret. Her hilser Olav Søfteland på Marianne Amundsen på planavdelinga.



Statens vegvesen
Møre og Romsdal