

Belt.

Veg og Virke

Nr. 6 1993 21. årgang

Bedriftsblad for
Statens vegvesen Møre og Romsdal

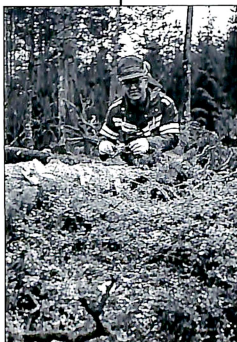


Statens vegvesen
Møre og Romsdal

*God jul og
godt nytt år!*

INNHALD

Vegbudsjettet	3
Hollerutvalget	4



PROFILAR

Møte Arne Lønsethagen	6
Boka om Lars Ivar Heggen er klar	17

VEGNYTT

Ny Nås bru	18
Ny vedlikeholdsstandard	9
Kurs i hogstteknikk	5
Datastyrt høvel	8
Spørreundersøkelsen	16



VEGTRAFIKKSIKKERHET

Trafikksikkert på fylkestinget	10-15
Trafikklovbrudd	18
Trafikkopplæring	19
Er i rute foran «VM»	20



PERSONALIA	21
------------------	----

KRYSSORD	22-23
----------------	-------

SISTE SIDE

Smånytt fra fylket	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 meiningstryingar gjer nødvendigvis ikkje greie for etatens offisielle haldningar.

Framsida: Frå trafikkdagane i Geiranger
Foto: Per Tormod Nilsen

Deadline for neste nr. er 1. februar 1994.

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



Paul Bølset

Regjeringa har som kjent lagt fram budsjettforslaget for riksvegar. For Møre og Romsdal er det her foreslått ei samla løyving på 229,1 mill. kroner til riksveginvesteringar. Kva for endringar det blir under behandlinga i Stortinget no før jul, er enno uklart.

Anlegg riksvegar

1994 er det første året i vegplanperioden 1994-97. I vegplanmeldinga som blei behandla i Stortinget sist sommar, er Møre og Romsdal tilgodesett med 926 mill. 1994-kroner i åra 1994-97. Like store løyvingar kvart år i denne 4-årsperioden tilsvarar ei årleg løyving på 231,5 mill. kroner. Forslaget på 229,1 mill. kroner er såleis noko mindre. I 1994 skal det siste refusjonsbeløpet på 80 mill. kroner betalast til Krifast. For å gje ei jamn sysselsetjing i komande år kunne vi vone på ei skeivfordeling av løyvingane i perioden slik at vi fekk nokolunde like store beløp å investere i kvart av åra.

Det største veganlegget i fylket no er Aursundprosjektet i Aure kommune. Til dette prosjektet er det foreslått 46,0 mill. kroner. I tillegg skal fylkeskommunen yte eit tilskott på 24 mill. kroner i åra 1993-94. Rasjonell framdrift av heile prosjektet krev større løyving enn det som er foreslått, og vi vonar derfor at vi kan låne pengar frå andre fylke som vil få vanskar med å bruke opp løyvingane sine neste år, mot attendebetaling i 1995. Anlegget blei starta opp med vegbygging for eit år sidan og vi reknar med at veganlegget blir opna for trafikk i juli 1995.

Desse anlegga blir fullførte i 1994:

Skorge bru-Lianeset, Digernes-Svorta, vegen gjennom Eidsdalen, Nås bru og Rjånes ferjekai. Dessutan blir det framhaldande arbeid på fleire riksveganlegg.

Det blir arbeidd med fleire mindre utbetringstiltak, gang- og sykkelveggar og andre trafikktryggingstiltak. Fleire av «sekkepostane» til slike tiltak er sterkt reduserte i forhold til det som står i vegplanen. Posten til spesielle trafikktryggingstiltak er meir enn halvert i forhold til ei 4-deling av beløpet i vegplanen. Dette vil nok dessverre få negative konsekvensar med omsyn til å nå fastsette mål for ulykkesreduksjon i 1994. Likevel kan vi håpe på at talet på

Vegbudsjettet 1994

skadde og drepte i trafikken blir redusert ikkje berre som følgje av utbetringar av vegnettet, men også på grunn av målretta tiltak i vegvedlikehaldet, kontrolltiltak av biltilsyn/politi og haldningsskapande tiltak i trafikken. Alt i alt vil anleggstiltaka medføre at det mange stader blir lettare å kome seg fram på vegane og dermed føre til reduserte transportkostnader.

Anlegg fylkesvegar

Til anleggstiltak på fylkesvegar reknar vi med ei samla løyving på 40,0 mill. kroner, fordelt på 24,5 mill. kroner frå fylkeskommunen og 15,5 mill. kroner frå staten. Endeleg avklaring om tildelingar får vi først i fylkestinget i midten av desember og etter at staten kjem med endelige tal for kor store tildelingane blir til forsterkingsprogrammet og til rassikring.

Det blir løyvd pengar til mange ulike utbetringstiltak. Her skal kort nemnast at det på vegen til Tafjord vil bli bygd rasoverbygg og ordnast med brannsikringstiltak i Heggura tunnel. Vegen gjennom Søvika blir fullført og det skal leggjast meir fast dekke på austsida av Dalsfjorden, på sørsida av Tustna og langs heile Eikesdalsvatnet. Det skal byggjast ny Hen bru.

Dessutan er det ført opp løyvingar til Aksjon skoleveg, miljø- og trafikktryggingstiltak, handikaptiltak og mindre utbetringar på til saman 4,4 mill. kroner.

Drift/vedlikehald av riksvegar

Til drift og vedlikehald av riksvegane i 1994 har Møre og Romsdal fått tildelt ei ramme på 191 mill. kroner. Til samanlikning er tildelinga for 1993 195,2 mill. 93-kroner. Tek vi for oss vedlikehaldsløyvingane over nokre år og reknar dei om for prisistigning, og dessutan tek omsyn til ekstra driftskostnader som følgje av trafikkveksten generelt og ekstra driftskostnader som følgje av dei store prosjekta som er komne til, finn vi at løyvingane dessverre har vorte monaleg reduserte dei siste 8-9 åra. Når dette heldigvis likevel ikkje har gitt seg utslag i tilsvarande redusert vedlikehaldsstandard, må det vere grunnlag for å tru at vi har hatt ein stor rasjonaliserings- og effektiviseringsgevinst i seinare år.

Det trafikkretta vedlikehaldet har vorte opprioritert dei siste åra. Dette gjeld først og fremst vintervedlikehaldet og dessutan skilting/oppmerking, reinhald og opprusting/drift av rasteplassar. Standarden på det trafikkretta vedlikehaldet på riksvegane har no fått eit rimeleg bra nivå. Med den knappe budsjettamma vil det ikkje bli sett av meir pengar for å auke nivået på det trafikkretta vedlikehaldet ytterlegare i 1994.

Tidlegare blei det brukt vegmerkemaling som inneheld mykje løysemiddel. Av omsyn til det ytre miljøet og arbeidsmiljøet for dei som

arbeider med vegoppmerkinga, har det etter kvart vorte utvikla produkt og metodar som begrensar bruken av slik merkemaling til eit minimum. Vegvesenet her i fylket har i denne samanheng vore eit føregangsfylke med omsyn til utprøving av metodar og utstyr for bruk av 2-komponent kaldplastmaling.

Opp gjennom åra er det brukt mykje pengar til å byggje ut vegnettet slik det er no. For vedlikehaldet er det ei stor oppgåve å ta vare på denne kapitalen, med andre ord å sørge for å oppretthalde ein viss standard på dei ulike elementa på vegar, bruer og tunnelar. Med den store innsatsen i det trafikkretta vedlikehaldet vil standarden på det såkalla strukturelle vedlikehaldet bli noko dårlegare enn no. Dette inneber mellom anna at det blir lagt mindre slite-dekke enn i dei siste åra slik at verdiane for spordjupne og jamnheit på asfaltdekka blir noko større etter kvart.

Det er som kjent registrert store skader på dei større riksvegbrueane på kysten som følgje av saltinntrenging i betongen. I budsjettforslaget vårt for 1994 reknar vi med å bruke 18,3 mill. kroner til brureparasjonar og at 5,3 mill. kroner av dette blei dekt av eiga budsjettamme, og dei resterande 13,0 mill. kroner blir stilt til disposisjon frå den sentrale reserven i Vegdirektoratet. Då det ikkje ser ut til at vi får tildelt ekstra midlar, blir omfanget av bruvedlikehaldet monaleg redusert i forhold til dette forslaget.

Drift/vedlikehald fylkesvegar

Løyvingane til vedlikehald og drift av fylkesvegar har vore alt for små i mange år, om lag berre 75 % av behovet. I 1994 blir løyvinga 85,5 mill. kroner, ein liten reduksjon i forhold til tildelinga for 1993. Behovsvurderingane viser at årlege løyvingar burde ha vore om lag 110 mill. kroner.

Innafor det trafikkretta vedlikehaldet er vintervedlikehaldet den største posten. For å halde aktiviteten nede på eit nivå tilpassa budsjettamma, har vi funne det rett å utarbeide ein eigen vedlikehaldsstandard for fylkesvegar. Som det har vore mykje omtala i media i det siste, er det lagt opp til ein markert reduksjon i brøyttestandarden på stordelen av fylkesvegnettet.

Den nye vedlikehaldsstandarda tilseier også redusert standard på mange andre aktivitetar, som vedlikehald av grusdekka, støvdemping, kantslåt m.v.

Til vedlikehald av asfaltdekka og brueane reknar vi med å bruke om lag det same som i 1993.

Paul Bølset

Paul Bølset

DET NYE VEGVESENET

I løpet av året som no går mot slutten, har det mellom dei tilsette i Vegvesenet vore mange spekulasjonar, gjettingar og stilt spørsmål om kva Hollerutvalet si utgreiing og vidare handsaming vil føre med seg.

I juli vart tilrådinga lagt fram og gjort kjent. Vi må kunne slå fast at Statens vegvesen der fekk positiv, grundig og god omtale som har lagt eit godt grunnlag for vidare drøfting av såvel overordna styring som organisering.

Til liks med dei andre vegkontora ga vi kommentarane våre til utgreiinga til Vegdirektoratet i midten av oktober, og 19. november ga Vegdirektoratet merknadene sine til Samferdselsdepartementet.

Utgreiinga frå Hollerutvalet er omfattande og omhandlar ei rad spørsmål, men det er særleg 2 som er spesielt interessante og viktige for verksemda vår vidare i åra framover.

Det gjeld:

- a) Det overordna styringssystemet
- b) Organisering av produksjonen.

a) Det overordna styringssystemet

Det val som blir gjort her har innverknad på vårt arbeidsopplegg og mønster på fleire måtar, men spesielt har dette innverknad for den politiske styringa av etaten.

Vegdirektoratet seier seg samd med utvalet i at i styringssamanheng skal det skiljast mellom stamveggar og resten av riksvegnettet. Stamvegane skal få ei sterkare sentral prioritering enn i dag ved at det blir gitt rutevise løyvingssrammer til desse vegane, ubunde av dei fylkesvise rammene til dei andre riksvegane i fylket. Korleis ei slik rutevis vurdering vil slå ut for fylket vårt er vanskeleg å seie noko bestemt om. Men vi ser det i alle fall som positivt at Vegdirektoratet går inn for at fylkeskommunane skal få reelt høve til å uttale seg også om utbygging av stamvegnettet. Vi kan vidare konstatere at fylkeskommunane framleis får minst like sterk innverknad som før på prioriteringane på det øvrige riksvegnettet i fylket. Men ut frå kostnads-/ansvarsprinsippet og med grunnlag i trongen for eit totaloversyn på vegnettet, vil staten likevel ha det siste ord. Men dersom det i sentrale prioriterings-spørsmål oppstår ulike syn vil det bli høve til å få dette fram for Samferdselsdepartementet, slik som mellom anna

Møre og Romsdal fylkeskommune uttala i fråsegna si.

Vegdirektoratet har vidare sagt seg samd med utvalet i at den overordna styringa i hovudsak vert basert på vurdering av og val av strategiar om korleis dei ulike måla skal nåast utan at det vert gjennom einskildvedtak om løyving strekning for strekning.

Forlenging av planperioden til minst 10 år er positivt og heilt naudsynt, såvel av omsyn til planlegging som for å vise den langsiktige verknaden av vedtak om gjennomføring av store prosjekt.

Når det gjeld klassifisering av vegnettet gir ikkje Hollerutvalet noko klar tilråding. Men Vegdirektoratet ser med bakgrunn i den stadig større standardforskjellen mellom riksveggar og fylkevegar fordelene i ei to-deling slik at staten får ansvaret for den viktigaste delen, det som kan kallast transportvegnettet, medan kommunane får ansvaret for den meir sekundære delen, altså tilkomstvegane. Samferdselskomitéen har fleire gongar, sist i innstillinga si om Norsk Veg- og Vegtrafikkplan 1994-97, bede om utgreiing og vurdering av dette spørsmålet. Departementet har hittil vore lite stemt for å setje i gong dette arbeidet i det fylkesvegane vert sett på som eit naturleg fylkeskommunalt ansvar med den tre-delinga av forvaltninga som vi elles har.

b) Organisering av produksjonen

Det er nok dette spørsmålet alle tilsette i Vegvesenet er aller mest opptekne av då dette grip direkte inn i kvardagen vår i større og mindre grad, alt etter val av modell.

Som kjent går Hollerutvalet inn for at forvaltning og produksjon skal skiljast såvel organisatorisk som rekneskapsmessig.

Fleirtalet i utvalet går inn for ein divisjonsmodell med regionale produksjonseiningar under vegdirektøren. Styrken ved dette skal vere at ein på denne måten skal kunne oppnå stor-driftsfordelar gjennom samordning av produksjonsressursane sentralt og betre utnytting av den spesialkompetanse som etaten har.

Vegdirektoratet peikar i sin høyringsuttale på at divisjonsmodellen er lite tilpassa oppgåvestrukturen i Vegvesenet der dei aller fleste anlegg og driftstiltak er små. Vidare vil modellen

gjere det vanskelegare å overføre kompetanse mellom produksjonssida og byggherresida. Den vil óg føre til fleire administrative einingar og dermed større kostnader.

Mindretalet i Hollerutvalet går inn for at skiljet mellom forvaltning og produksjon skal skje ute i kvart fylke under vegsjefen. Vegdirektoratet meiner óg at dei viktigaste fordelane ved fleirtalsmodellen kan oppnåast ved aktivt styrt samarbeid og koordinering over fylkesgrensene. Den desentraliserte administrasjonen (altså fylkesmodellen) vil vere best tilpassa dei oppgåvene Vegvesenet har, og det må vega tungt.

Hovudtrekka i Vegdirektoratet sitt forslag blir då:

- Skiljet rekneskapsmessig og organisatorisk vert på fylkesbasis.
- Basisproduksjonen i kvart fylke vert styrt av vegsjefane.
- Det vert oppretta 4-6 regionar der produksjons- og byggherresressursane for større og spesielle oppgåver vert samordna og utnytta på tvers av fylkesgrensene.
- Det vert ikkje oppretta eigen administrasjon i desse regionane. Samordninga vert koordinert av Vegdirektoratet i samråd med vegkontora i regionen.
- Vegsjefane får som hovudregel ansvaret for all produksjon i eige fylke, også om oppgåvene vert utført av mannskap og utstyr frå andre fylke i regionen.
- Einskilde vegkontor kan bli pålagt ansvar for produksjonseiningar og byggherrekompentanse for spesielle oppdrag på landsbasis.

For eigen del vil eg tru at dette vil bli ein fornuftig og god modell som vil gjere Vegvesenet i stand til å løyse oppgåvene som kjem i åra framover på beste måte.

Korleis det endelege resultatet blir står enno att å sjå. Først når vi får Stortingsmeldinga ut på vinteren og den venteleg har fått si politiske behandling i Stortinget til våren, får vi det svaret. Uansett står vi framfor store utfordringar og mykje arbeid som vi med positiv vilje for fullt må gå inn i.

E. Vollset

BRUK VERNEUTSTYRET RIKTIG!

– Selv om jeg har brukt motorsaga en god del før dette kurset, betyr ikke det på noen måte at jeg kan! For egen del føler jeg det viktig å lære riktig bruk av både redskapen og verneutstyret, sier Torbjørn Bolli.

Vi er ute i skogen på Hovdenakken på Skålahalvøya. Allerede da vi parkerer bilen på skogsvegen, noen hundre meter fra kursplassen, blir vi møtt av den umiskjennelige smattrende lyden fra motorsaga. Den forteller oss at vi er på rett veg. På skogsstien inn til kursstedet hindrer nedfallstømmeret, som januarorkanen for to år siden feide med seg, oss i å ta raskeste veg fram. Tømmeret er forresten klar til kvisting og uttransportering.

På kursstedet er det full aktivitet. Egil Sætervik er travelt opptatt med kvisting, mens andre igjen er tilskuere til de forskjellige aktivitetene. Diskusjonen går livlig. Torbjørn Bolli lærer hvordan tømmeret skal felles riktig for at uhell og skader skal unngås. Et stykke bak oss gjøres den store og velbrukte skogskjelen klar. Det nærmer seg kaffe- og lunsjtid.

I løpet av høsten er det gjennomført flere kurs i hogstteknikk for ansatte i utedrifta. Etter en dags intensiv teorikurs, bar det til skogs neste dag. I tillegg til kurset på Hovednakken, har det i høst vært gjennomført flere lig-



Egil Sætervik var travelt opptatt med kvisting.

nende kurs andre steder i fylket.

– En del av det vi lærer på kurset har jeg tilegnet meg tidligere. Etter noen år i utedrifta, har det blitt til at jeg

har vært med på å rydde kratt og småskog langs vegkanten. Bakgrunnen for kurset er at det etter hvert ble mange skader ved bruk av motorsaga. Kurset er svært nyttig, sier Paul Hjeltnes.

– En kan aldri være forsiktig nok. Sikkerhet må være stikkordet når motorsaga brukes. Det er ikke bare å ta fram redskapen og sette i gang. Teknikken, at tømmeret «angripes» riktig og at arbeidet dermed går lettere og sikrere, er en del av kurset. At brukeren stiller seg riktig i forhold til fallretninga på stammen skulle en tro var unødvendig å gjenta, men det viser seg altså å være nødvendig.

– I løpet av kurset legges det størst vekt på at sikkerhets- og verneutstyret brukes, og at det brukes riktig. Verneutstyret; hjelm, briller, riktig bekledning og sko er også selvsagt viktig å understreke at det er en del av arbeidsredskapen når en bruker motorsaga, sier kursleder Bjørn Gjovikli.

Noen av kursdeltakerne samlet rundt grana før den felles.



– Det finst ikkje betre arbeidsplass

Arne Lønsethagen frå Molde har nettopp avslutta ei 50 år lang arbeidskarriere innan Statens vegvesen. Denne tidsperioden rommar mest heile historia til det nye Vegvesenet.

– På desse åra har eg óg «slitt ut» tre/fire vegsjefar, seier Arne Lønsethagen, som ikkje fornektar det gode humøret sitt. Det har vore godt å ha mang ein gong.

Han har vore med på det meste; bygging av nye vegar med handemakt, brøyting om vinteren, både i nærområda og langt heimafrå. Før i tida var det mange snørike vintrar – vegane vart ofte stengde ei periode før dei vart rydda. Han har óg vore på Stigefjellet i fleire år for å opne vegen til sommartrafikken. Men det er som ferjekaibyggingar Arne Lønsethagen har sett spor etter seg. Alle ferjekaiene på Nordøyane har han bygd, dessutan mange rundt om i resten av fylket.

– Eg fekk tidleg bli med på «tungarbeid». Mange vegstrekningar måtte ryddast for snø med handemakt, men det tok ikkje lang tid før vi skaffa oss snøfresar og bulldosar til dette arbeidet, seier Arne Lønsethagen, og legg til at det tok ca. tre veker å få rydda Stigefjellet for allmenn motorferdsel. Han fekk høve til å køyre den første snøfresaren, eit spetakkel kjøpt frå tyskarane etter krigen.

Blaute sko

Det var i 1945, og eg var på Hardangervidda for å lære meg å køyre snøfresar. Seinare køyrde eg bulldosar på ulike veganlegg. Ja, det var tider. Du skjønar det at lønningane var ikkje så høge den gongen. Eg starta med 75 øre timen, men likevel var det mykje pengar – fordi det ikkje var mogleg å kjøpe noko. Då eg skulle til Hardangervidda fekk eg skikkelege sko, trudde eg. Stive og harde var dei, men laga av papp. Etter ein periode på Hardangervidda var det ikkje mykje att av dei nei, seier Lønsethagen, som starta si karriere sommaren 1943.

Varierende husrom

– Det var rett frå skulen og ut i arbeid. Det var ikkje vanskeleg å få arbeid, slik det er for mange no. Det har vore ein alle tiders arbeidsplass. Trygg og god og aldri noko tull korkje med lønn eller anna. Eg organiserte meg under krigen

og følte at eg var komen på rett hylle i livet. Ja, eg har no jobba for same etat i 50 år, så eg må no ha trivst, seier han. Lange dagar har det vore, og i perioder lenge vekk i frå familie. Hus bygde han i Molde på slutten av femtitalet. Det var mest kona Ingrid som stelte



heime når Arne fór på ferjekaibygging.

– Vi var som oftast to mann, Peder Tangen og eg, for det var han eg arbeidde mest i lag med. Sveiseapparat og anna naudsynt utstyr vart frakta til staden som skulle få ny ferjekai. Så var det å finne seg husrom og då gjekk me til gardane omkring. Og dei fleste tok vel imot oss. Seinare bygde vi om ein tysk lastebil til verkstadvogn. Det vart litt lettare då, men endå betre vart det når vi fekk tak i ein Bedford, verkstad-bussen, som óg hadde plass til to-tre køyer og kokemoglegheiter framme. Den bussen brukte vi heilt til Vegvesenet skaffa ein trailer som blir brukt den dag i dag, fortel Lønsethagen.

Formann på verkstaden

Den gongen vart ferjekaiene bygde på «staden». Bjelkane måtte berast og

sveisast, det var i det heile teke nok så tungt arbeid. No blir det brukt kraner og moderne hjelpemiddel gjer at arbeidsfolka ikkje tek eit einaste tungt løft. Det meste blir laga ferdig før utkøyring og montering på ferjestadene.

– Vi brukte ca. ein månad på å bygge ei kai. Så var det å reise til eit nytt område og ein ny ferjestad. Men dei siste 10 åra har eg vore formann på verkstaden på Årø, seier Lønsethagen, og fortel vidare at verkstaden tok over meir og meir av arbeidsoppgåvene som før vart gjort ute på anleggsplassane.

Petter Smart

Oppfinnsam har Arne Lønsethagen alltid vore, heilt sidan han gjekk på gardane for å spørje om husrom og ymse anna hjelp. Det var ikkje å springe til overordna og seie at dette klarer ein

ikkje. Problem er til for å løysast, tenkte Arne og såg seg lei på ein bolt som alltid sette seg fast på ferjelemmane rundt omkring. Han meinte det rett var for gale at det ikkje skulle vere mogleg å få denne laus når det var behov. Så han fant like godt ei ny løysing – og vart kåra til Vegdirektoratet sin «Petter Smart» i 1984. Denne boltkonstruksjonen til bruk i løftesyndrar for ferjelemmar som han laga, er no i bruk over heile landet.

Båten er livet

Arne Lønsethagen vil difor ikkje ha fritidsproblem no når han startar på pensjonistlivet. Ein eigen verkstad har han på heimstaden sin, på Lønset, nokre kilometer aust for Molde. Dessutan har han båt – noko som krev mykje tid. Hadde det vore opp til han hadde han

Arne Lønsethagen i lag med Peder Tangen framfor Bedford-bussen. Radarparet sov, åt og hadde all reiskap og verkstad i denne bussen når dei for rundt og bygde ferjekaiar.

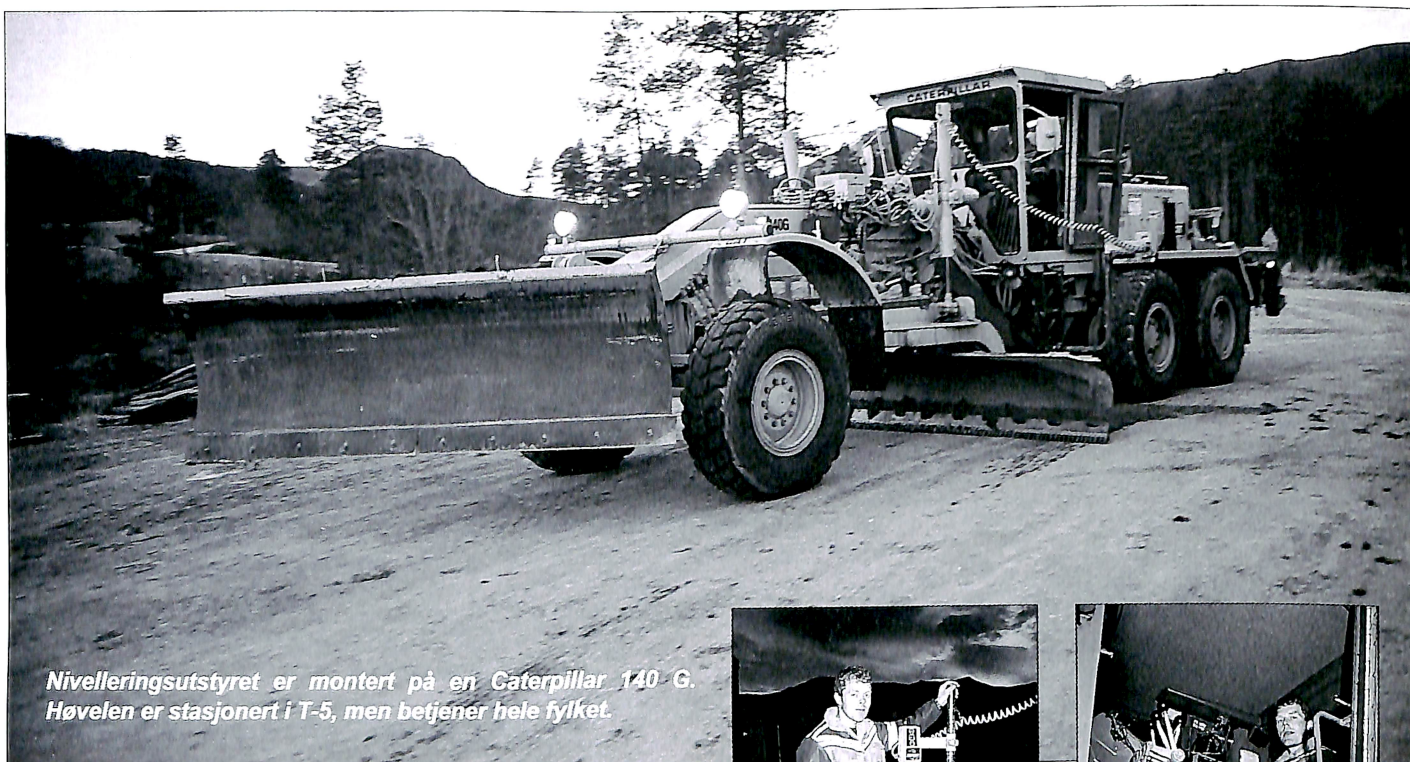
vore i båten 24 timar i døgnet heile sommarhalvåret. Han har mange hobbyar, mellom anna trearbeid, men berre til husbruk, seier han, men det er båten som er «livet» og den 24 fots snekka vil nok i framtida få sjå mykje til han Arne. Akkurat no er tida inne for sildehekling.

– Det er viktig å engasjere seg, slik at ein ikkje blir sitjande og tvinne tommeltottar. Eg saknar arbeidskameratane og miljøet, men likar meg godt som pensjonist. Eg har det bra, avsluttar Arne Lønsethagen.

Tone Rød



Arne Lønsethagen mottok gave frå Statens vegvesen då han slutta etter 50 år i etaten. Det er vegsjef Eivind Vollset som overrekker gáva.



Nivelleringsutstyret er montert på en Caterpillar 140 G. Høvelen er stasjonert i T-5, men betjener hele fylket.

RETTER AV PÅ MILLIMETEREN

– Jeg tror at vi etter to års drift med det ultralydstyrte nivelleringsutstyret for veghøvel, kan hevde at utstyret har ført til at vegstandarden er hevet. Det går med mindre masse og geometrien blir nøyaktigere enn om opprettinga skulle ha vært gjort på ordinær måte.



Det er traseren som måler høvelen på veglegemet og som avgjør hvor nøyaktig opprettinga skal bli, og fra kontrollpanelet i



førerhuset kan han styre avrettinga med nesten millimeters nøyaktighet, forteller Arnstein Bolli.

Det er maskininstruktør Ottar Brudeseth som sier dette, og legger til:

– Riktignok måtte vi gjennom en periode med barnesykdommer, men etter at disse ble luket bort har utstyret fungert som forutsatt og brukerne har vært fornøyd.

Nivelleringsutstyret, som har gjort maskinførerens oppgaver enklere i arbeidet med opprettingsarbeidet på vegen, kostet maskinavdelinga 180 000 kroner da det ble anskaffet i 1991. Utstyret er montert i en Caterpillar 140 G og består av fem forskjellige komponenter. Fra kontrollpanelet i førerhuset kan han styre avrettinga av både langfall og tverrfall med nesten millimeters nøyaktighet. Selve hydraulikksettet er montert på høvelramma, mens ultralydgiveren – eller traseren – monteres på skjæret. I tillegg hører også rammesensor,

tverrfallsensor og rotasjonsensor med.

Arnstein Bolli, som har brukt utstyret det siste året forteller at det er enkelt å bruke.

– Det ultralydstyrte nivelleringsutstyret på veghøvelen har gjort jobben som maskinfører mye lettere. Den største fordelene er at opprettingsarbeidet blir utført raskere og billigere for oppdragsgiver.

Selve bruken forklarer han på denne måten:

– Vi setter opp stikk 50 centimeter fra skulderkant i en avstand på 10 meter. Så strekker vi snora i den ønskede planhøyda og setter opp skiltet med prosentangivelse for overhøyde. Traseren på høvelbladet stilles inn mot snora og ultralydbølgen låses. Nå kjører jeg høvelen etter snora og traseren justerer langfallet etter snora. Når jeg pas-

serer skiltet for overhøyde stiller jeg inn tverrfallet etter den prosenten som er oppgitt. Det er traseren som måler høvelen på veglegemet og som avgjør hvor nøyaktig opprettinga av tverrfall og langfall til slutt skal bli.

– Høvelen er stasjonert i T-5 og skal betjene hele fylket. Den har vært både på Krifast, på rikveg 58 i Eidsdalen, Leira på Tustna, Måndalstunnelen og på Valsøyfjordprosjektet. Så langt har da utstyret vist sin nytte, mener Ottar Brudeseth.

Arnstein Bolli er ikke i tvil når han på nytt gjentar at nivelleringsutstyret er svært arbeidsbesparende;

– og så trenger jeg ikke springe ut av førerhuset for å se etter dumper i vegbanen og for å se om tverrfallet og langfallet er slik det skal være, legger han fornøyd til.

Ny vedlike- haldsstandard for fylkesvegar



Frå hausten 1988 er handbok 111 (Vedlikehaldsstandard for riksvegvedlikehald) lagt til grunn for riksvegvedlikehaldet. Denne vedlikehaldsstandarden er no revidert og den nye utgåva ligg føre.

Den nye standarden er noko meir omfattande enn den gamle. Dette gjeld m.a. tunnelar, grøntareal, reinhald og service. Innan vintervedlikehald er det dessutan lagt opp til ei sterkare differensiering etter trafikkmengd enn før.

Som kjent er løyvingane til fylkesvegvedlikehald monaleg lågare enn løyvingane til riksvegvedlikehald. (46000 kr/km) mot tilsvarande 108 000 kr/km).

Løyvingane til fylkesvegvedlikehald har dessutan vore stadig redusert dei siste åra. Samstundes med reduserte løyvingar, har det vore nødvendig å setje av stadig meir av budsjettet til vedlikehald av bruer i utsette strøk.

Vi har på ingen måte klart å halde

krava i handbok 111 på fylkesvegar. Siktemålet har vore å kome så nær opp mot krava som mogeleg.

Dei knappe løyvingane har ført til at vi ikkje kan halde lik standard på alle fylkesvegane. Det har derfor vore nødvendig med ei tredeling av vegnettet. Vi har utarbeidd ein eigen standard for vedlikehaldet av fylkesvegane der avvik frå handbok 111 er omtala. Eigen standard for fylkesvegane (tilpassa dei økonomiske rammene) ligg også føre i andre fylke m.a. (Troms, Vestfold, Sør-Trøndelag).

Gruppe I og II omfattar fylkesvegar som er viktige transportruter. (Dette er om lag 600 km. Klassifiseringa er den same som er lagt til grunn i langtidsplanarbeidet for fylkesvegar 1994-97.)

Gruppe I omfattar bygater og særskilte viktige transportåre som må vedlikehaldast som riksvegane.

Gruppe II får ein redusert standard på mellom anna grøfting, grusing, dekkevedlikehald, kantslåt og vintervedlikehald i høve til riksvegane.

Gruppe III omfattar det øvrige

Løyvingane til fylkesvegvedlikehaldet i Møre og Romsdal har vore stadig redusert dei siste åra. Samstundes med reduserte løyvingar, har det vore naudsynt å setje av stadig meir av vedlikehaldsmidlane til vedlikehald av bruer i utsette strøk.

fylkesvegnettet (ca. 1200 km). Denne gruppa får ein enno meir redusert standard enn gruppe II. Dersom løyvingane til fylkesvegvedlikehald vert ytterlegare redusert, må storparten av reduksjonen kome på denne gruppa.

Driftsavdelinga legg stor vekt på å følgje denne vedlikehaldsstandarden. Vegmeistrane har derfor i haust gått gjennom krava med brøytekontraktørane.

Til neste haust veit vi meir om kva endringar i kostnader/ulempar for trafikkantane vedlikehaldsstandarden fører med seg. Vi vil då ta stilling til eventuelle endringar.

Ivar Hol

Dei knappe fylkeskommunale løyvingane til vegvedlikehaldet fører til at Statens vegvesen Møre og Romsdal diverre ikkje lengre kan halde lik standard på alle fylkesvegane. Det har derfor vore nødvendig med ei tredeling av vegnettet.



TRAFIKKTRYGGINGS- UTVALET I MØRE OG ROMSDAL

Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk hadde i samarbeid lagt opp til eit breitt og informativt opplegg under fylkestinget i Geiranger. I tre dagar fekk politikarane ulike opplevingar av det arbeidet som vert gjort innan trafiktrygging i Møre og Romsdal.

Initiativet kom sjølv frå Fylkestinget då dei handsama "Handlingsprogram for trafiktrygging i Møre og Romsdal 1992-95" under tingsamlinga i oktober 1992. Ei oppmoding frå politikarane om å arrangere trafiktrygging som eige tema blei teken til følgje. Det er viktig at politikarane får vite kva handlingsplana for trafiktrygging i Møre og Romsdal går ut på i praksis og kva dei bevilga pengane blir brukt til.

Det var lagt opp eit allsidig program. Den første dagen, då fylkespolitikarane var på veg til tingsamlinga, møtte dei fleire «hindringar» på vegen. Gjennom aksjonar, kontrollar, demonstrasjonar og informasjon fekk dei ei brei orientering om både Vegvesenet sitt arbeid, politiet og ikkje minst Trygg Trafikk.

På Union Hotell, der tingsamlinga var lagt, var det satt opp ei utstilling som viste i ord og bilete alt som vert gjort i fylket, når det gjeld trafiktrygging på vegane våre. Denne utstillinga sto under heile tingsamlinga.

Den siste dagen var programmet trafiktrygging. Tema var alt frå generell informasjon, innlegg, debatt til eit rollespel der elevar ved barneskulen i Geiranger var viktige medspelarar i forestillinga «Gult er kult». Det heile avslutta med utdeling av trafiktryggingssprisen til to ildsjelar i trafiktryggingarbeidet blant ungdomar. Under heila samlinga kom det klare signal på at dette var nyttig. Fleire ga og uttrykk for at dei no fikk sett i samanheng det arbeidet som blir gjort både av Vegvesenet, politiet og Trygg Trafikk. Alt heng i hop – det viktigaste er å redde liv. Difor er alt arbeid som vert gjort på og rundt vegane våre og haldningskapan- de arbeid blant barn og unge av stor verdi. Stoppar trafiktryggingarbeidet vil trafikulykkene auke.

Veg og Virke vil presentere nokre av innlegga som blei haldne under trafiktryggingdagen på tingsamlinga i Geiranger. Dette gjer vi for at lesarane skal få vite kva politikarane har å halde seg til når dei skal bevilge pengar til trafiktryggingarbeid. Vi får ikkje med alt, men vonar vi kan få vise det mangfaldet i det arbeidet som blir gjort. Alle tilsette i Vegvesenet er med på dette arbeidet. «Mange bekkar små gjer stor å» heiter eit ordtak, og er eit godt bilete på trafiktryggingarbeidet i Møre og Romsdal.

Tone Rød



Bildetekst 1: Rekkverkarbeid heldt Vegvesenet på med då politikarane køyrde Ørnefjellvegen. Likeså tunnelarbeid, og anna vegarbeid, som utstikking av ny vegparsell. Ein fekk verkeleg oppleve det varierende trafiktryggingarbeidet Statens vegvesen driv.

Bildetekst 2: Det var satt opp ein informativ stand på Union hotell under tingsamlinga. Biltilsynet og dei andre avdelingane i Vegvesenet, samt Trygg Trafikk og politiet fekk her presentert det meste av trafiktryggingarbeidet dei driv med.

Bildetekst 3 og 4: Biltilsynet heldt avgasskontroll og kontrollerte sikringsutstyr. Rigmor Bugge, Bente Angvik og Anne Rita Klock møtte vi like før Geiranger.

DET NYTTAR!

Trafikktryggingdagen blei opna med ord og tonar frå ein innspela musikkassett der Hilde Valberg frå Fræna sang sin eigen song «Hvem?». Samstundes viste ein overhead framsida på ei dagsavis dagen etter trafikkulykka i Eide, der fire ungdomar miste livet. Ei sterk opning, som nok skapte mange kjensler hos dei som var til stades.

Leiar i fylket sitt trafikktryggingsutval, Målfrid Mogstad, opna temadagen med å minne om den tragedien som hende på Eide for ikkje så lang tid sidan.

– Tragedien sit spikra fast i alles minne. Likevel får vi høyre om ungdomar som køyrer fort og vil teste bilane på den same vegstrekninga som ulykka skjedde. Altså må det meir arbeid til for å stoppe galskapen. Det er rekna ut at trafikkulykkene i Møre og Romsdal kostar samfunnet 465 millionar kr. kvart år. Og då er berre produksjonstap, medisinske kostnader, materielle kostnader samt administrasjonskostnader medrekna.

Dei reelle økonomiske kostnadene er sannsynlegvis høgare. Førebyggjande arbeid blir difor stadig viktigare, understreka Målfrid Mogstad og viste til at FTU no har sett kommunal trafikktrygging på dagsorden den komande perioden.

Førstesida frå ei dagsavis dagen etter Nås-ulykka skapte mange kjensler hos dei som var til stades.

Tone Rød



«Menneska bak trafikkulykkene»

Et av de sterkeste innleggene under trafikktryggingdagen i Geiranger var biltilsynssjef Arne Johnsen sin beretning om da yngste sønnen mistet livet i en tragisk bilulykke. Om hva som hendte etterpå, reaksjoner og følelser som familie og venner bær på. Hans innlegg skapte sterke følelser, nettopp fordi han har opplevd noe av det verste som kan hende en familie – å miste et barn.

– Det var to grunner til at jeg valgte å stille opp på denne dagen, den ene var at jeg ønsker å gi en honnør til politikerne som ønsker å redusere antall trafikkulykker med forebyggende tiltak, og det andre var at Møre og Romsdal kan og bør bli et forbilde for andre fylker i og med det at de klarer å få til en slik temadag.

Slik åpnet Arne Johnsen sitt innlegg på fylkestinget. Han innrømmet at han var skeptisk til å fortelle om det som han og hans nærmeste familie opplevde en høstnatt for sju år siden. Arne og Randi Johnsen har tre barn, en sønn og ei datter som begge er lærere og Andreas som døde, bare 15 år gammel.

– Jeg er svært stolt av mine barn. Andreas var en aktiv ungdom, opptatt av idrett, skole, musikk og venner. Han var en sosi-



Biltilsynssjef Arne Johnsen holdt et sterkt innlegg.

al gutt som hadde omsorg for alle. Dette så vi ikke minst under begravelsen, hvor det var enorme mengder av blomster fra naboer og venner. Den kvelden ulykken skjedde var Andreas på klassefest. En prøvetur med bil endte i tragedie for de som var med i bilen. To døde mens den tredje ble hardt skadet. Vår Andreas døde momentant. Man er rett og slett ikke forberedt på å miste et barn. Og for å si det kort – det er det verste man kan oppleve. Men den styrken man får – ikke minst for å komme gjennom dagene kan heller ikke forklares. Men familie, de to andre barna våre, kollegaer og gode venner hjalp oss utrolig den første tiden. Det er svært viktig å ha et godt sosialt nettverk. Samtidig er politiet, begravesbyrå og andre deler av offentlig virksomhet gode å ha under slike omstendigheter, fortalte Arne Johnsen.

– Det er flere etapper man skal gjennom. Det går en stund før man merker at noe mangler, men etter hvert blir huset ulidelig tomt, ingen aktivitet i kjellerstuen, den første julen uten Andreas, ungdommer som ofte kom for å vise sin medfølelse.

Det fysiske samværet er et stort savn, men også de tapte mulighetene vår sønn ikke får mulighet til å prøve – skole, utdanning, kjærlighet, samliv. Skal man kort si noe til avslutning må det være at sorgen er der, men blir mildere med årene. Vi lever med sorgen, vi snakker om Andreas. Han ga oss så mye den tiden han levde og han lever fortsatt i våre minner, sa Arne Johnsen før han avsluttet sitt innlegg med å berømme politikerne for at de gir mulighet for andre til å drive trafikksikkerhetsarbeid.

Tone Rød

Trafikktryggleik eit av hovudmåla

Vegsjef Eivind Vollset orienterte fylkespolitikarane om det arbeidet Statens vegvesen gjer og skal drive med innan trafikktrygging i Møre og Romsdal. Han la opp til ei brei innføring i dei forskjellige avdelingane og kva dei driv med til dagleg.

Vegsjef Eivind Vollset presiserte at Statens vegvesen har fire hovudmål:

- God framkommelegheit
- Høg trafikktryggleik
- Godt miljø
- God service

– Arbeidet for å betre trafikktryggleiken er eit av Statens vegvesen sine hovudmål. Ikkje berre redusere trafikkulykkene, men og redusere folk sine utryggskjensle i trafikken, sa Vollset og siterte frå Vegvesenet sitt måldokument der det står at «Statens vegvesen skal legge forholdene til rette slik at vegtrafikken blir avviklet med minst mulig skade på person, eiendom og miljø. Vegvesenet skal likeledes legge forholdene til rette for at den enkelte kan ivareta sitt ansvar som trafikant» og siterte vidare at «Statens vegvesen vil gjennom opplysningsvirksomhet, tilsyn, veiledning o.l. tilføre trafikantene kunnskaper og den nødvendige forståelse og holdning til trafikk, dessuten skal Vegvesenet arbeide for å sikre en fullverdig opplæring av motorvognførere, som fører kontroll med

den faglige standarden på undervisningen som trafikkskolene gir».

Ulike avdelingar

Vegsjef Eivind Vollset fortalte deretter korleis trafikktryggingsarbeidet blir gjort i praksis på dei tre avdelingane i Vegvesenet. For å lette informasjonen brukte han overhead for å vise kva dei forskjellige avdelingane arbeider med. Han presenterte grundig både planavdelinga, driftsavdelinga og trafikant- og kjøretøyavdelinga, og kva dei stelte med. Fylkespolitikarane blei blant anna fortalt at planavdelinga tar for seg vegplanlegging, arealplanlegging og trafikktryggingsprosjekt. Driftsavdelinga tar seg av dekke, skilting/oppmerking, rekkverk, siktrydding og vintertiltak. Til slutt orienterte han om trafikant- og kjøretøyavdelinga, det som til dagleg blir kalt biltilsynet, som driv med kontroll, informasjon og opplæring.

Tone Rød

Oppsetjing av rekkverk er eit trafikktryggingstiltak.

Vegsjef Eivind Vollset orienterte fylkespolitikarane om det arbeidet Statens vegvesen gjer for å betre trafikktryggleiken til folk.



Trafikkulykker gir store kostnader

Overingeniør Magne Flem-sæter ved vegkontoret ga fylkespolitikarane ein generell informasjon om trafikkulykkene – om deira omfang og utvikling. Og ikkje minst om kor det bør rettast inn tiltak.

– 189 menneske har endt sine liv i trafikken i Møre og Romsdal dei siste 10 åra. Om lag 6400 har fått ein skade i trafikken i same ti-årsperiode. 1200 av desse er alvorlege skader, sa Flem-sæter og heldt fram:

– Talet på ulykkene gjev enorme konsekvensar, det er unge som mistar livet så alt for tidleg eller får øydelagd og totalt endra livsførsel. Vi har eldre som får forringa livskvalitet. Men ikkje minst finst det mange pårørende som får livssituasjonen snudd på hovudet. Dessutan må vi ikkje gløyme enkeltmenneska som slit med skuld-kjensle etter å ha vore innblanda i trafikkulykker, påpeika Flem-sæter og understreka dei økonomiske konsekvensane av trafikkulykkene.

– Sosiale og mentale følgjer av trafikkulykker er vanskeleg å setje tal på. Likevel avslører omtrentlege reknestykke at trafikkulykkene representerer store samfunnsmessige verdier i kroner og øre. Etter dei siste beregningar kosta trafikkulykkene berre i 1991 i Møre og Romsdal heile 480 millionar kroner i samfunnsmessige kostnader. I landssammenheng skil ikkje Møre og Romsdal seg ut i frå andre fylke. Vi er heller eit gjennomsnittsfylke med eit ulykkestal på 630 personar i 1992.

Nedgang i skadde og drepte

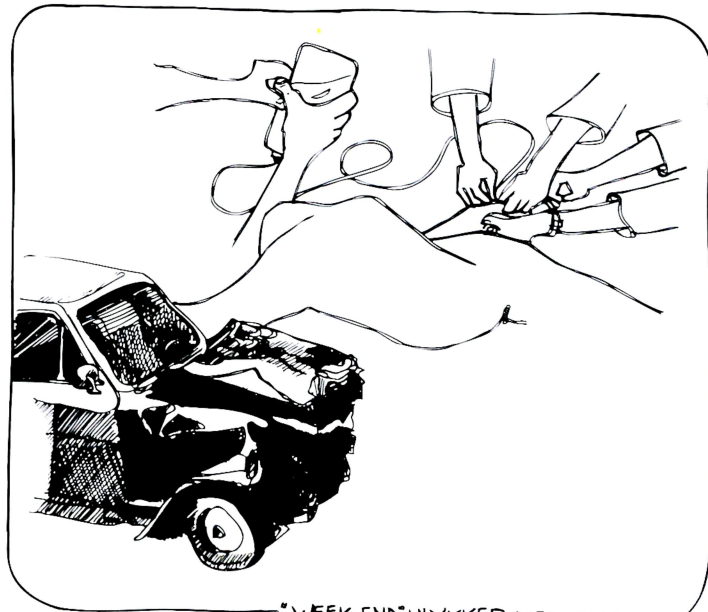
– Ser vi på utviklinga dei siste 15 åra er den gledeleg, sett i forhold til trafikkaukinga. Men det visar seg at ungdomsulykkene tar over ein større del av ulykkesbiletet. Gruppa 13-24 år er 19 % av befolkninga, men står for 42 % av personskadane, sa Flem-sæter.

– Eit systematisk og konsekvent

trafikktryggingssarbeid over mange år gjer at ulykkestalla minkar. Dersom ikkje arbeidet fortset med styrke og breidde i investeringar og TS-retta aktivitet vil ulykkene igjen auke. Trafikktryggingssarbeid er ein tilstand vi må rekne store kostnader på i framtida. Det er alt for mange som blir

drept og alvorleg skadd i trafikken kvart år, avslutta overingeniør Magne Flem-sæter.

Tone Rød



TRAFIKKOPPLÆRING I VIDAREGÅANDE SKOLE

Seksjonsleiar hos fylkeskolesjefen, Eivind Hasle, peika på ulike tiltak som er arbeidd med dei siste åra. Blant anna kompetanseheving når det gjeld skolen og skoleleiinga sitt ansvar og deira rolle, og tiltak sikta inn mot ulike grupper tilsette i den vidaregåande opplæringa.

– Trafikktrygging er ikkje eit eige fag i skolen, men er integrert i dei andre faga gjennom eit tverrfagleg samarbeid. Når det gjeld kompetanseauking av tilsette blir det særleg lagt vekt på haldningsskapande undervisning på samlingar osb., sa Hasle og kom så inn på den nye Reform-94.

– Her må eg og nevne den generelle skoloringa som no er starta om Reform-94 som skal gje eit godt utgangspunkt for å leggje vekt på dei overordna måla, blant anna innan trafikktrygging. Dessutan har vi årlege kurs retta mot russestyremedlemmar og elevråd. Fleire skolar har etter kvart fått tradisjon for spesielle temadagar om trafikk. Dette er basert på samarbeid med Trygg Trafikk, politi, biltilsyn, motororganisasjon o.l., sa Eivind Hasle, som meinte at trafikktrygging høyrer heime blant det generelle og overordna målretta arbeidet som skolen må og skal drive med. Dessutan er det eit overordna mål at skolen også skal interessere seg for ungdommane sitt liv og sine gjeremål utanfor skolen. Som viktige virkemiddel vert brukt informasjon, kompetanseheving, nettverksbygging og kvalitetsutvikling.

Tone Rød

Eit trygt og gode samfunn for alle

Magne Sørflaten, politiavdelingsjef ved Romsdal politikkammer heldt foredrag om emnet «førebyggjande trafikktryggingsarbeid i politiet, kontrollaktivitet og utstyr».

Magne Sørflaten understreka først at han var glad for å bli invitert til denne temadagen om trafikktrygging. Han fortalte at politiet har både trafikkteneste og førebyggjande teneste.

– Folk veit stort sett kven vi er, men ikkje kva vi gjer. Det er politiske beslutningar som avgjer handlingane våre og det er politimeisteren si oppgåve å formidle dei ut til politi og lensmenn i distriktet. Arbeidet vårt er først og fremst å forebyggje straffbare handlingar og hindre ulykker. Vi skal vere der før det skjer ein trafikkriminalitet, sa Sørflaten og fortalte vidare at 95 % av trafikkulykkene skuldast feilhandling frå dei køyrande si side, difor må køyreataferden påvirkast, fastslo han.

Haldningsskapande arbeid

– Med trafikk-/atferdskontrollar, med haldningsskapande arbeid blant born og unge, kontakt med vaksne, dessutan prate med folk ønskjer vi å påverke atferda til folk i trafikken. Dei fleste av oss i politiet er rimeleg kjekke og greie og det er ikkje farleg å prate med oss, understreka Sørflaten. Han fortalte



at dei hadde 4000 kontrollerte bilar i 1989, mens i 1990 blei 10 000 bilar kontrollerte og i dei tre siste åra har 15 000 bilar blitt kontrollerte.

– Dessutan er kvaliteten på kontrollane auka, vi ønskjer å kome trafikanten nærare inn på livet. Tendensen med nedgang i antall drepte og skadde vonar vi fortset i framtida, sa Sørflaten og la til at haldningsskapande arbeid blant barn og unge er viktig. Politibamsen Eddy er velkjent blant barnehageborn.

– Alle første-, fjerde- og åttandeklassingar på skolane får besøk av oss. Vi syner forestillinga «Ikkje tøft å vere død» for niendeklassingane. I andre klasse på vidaregåande skole har vi

Med trafikk-/atferdskontrollar, med haldningsskapande arbeid blant born og unge, kontakt med vaksne, dessutan prate med folk ønskjer vi å påverke atferda til folk i trafikken, påpeika politiavdelingsjef Magne Sørflaten. Her i samtale med biltilsynssjef Arne Johnsen.

kampanjen «Kjære Gud, jeg er bare 18 år». Vi prøver å få russefeiringa til å foregå i forsvarlege former. Men her løfter vi peikefingaren og er alvorlege, sa Sørflaten. Han avslutta med å presisere at alt arbeidet dei gjer er avhengig av eit politisk engasjement frå alle. Dessuten støttar FTU politiet med midlar til kjøp av utstyr.

– Gjennom målretta innsats kan vi oppnå eit tryggare og betre samfunn for alle, understreka politiavdelingsjef Magne Sørflaten. *Tone Rød*



Ole Øverland

POSITIVE TILBAKEMELDINGAR FRÅ POLITIKARANE

Vi fekk to av politikarane til å kommentere trafikktryggingdagen som blei arrangert på tingsamlinga i Geiranger. Ole Øverland, fylkesvaraordførar og Sp-representant, og Ingrid

Løseth, ordførar i Stordal kommune og Sp-representant.

Ole Øverland likte arrangementet.

– For å seie det slik, så har dette temaet vore noko av det mest vellykka fylkestinget nokon gong har hatt. Andre tema engasjerer og, men både det pedagogiske og det innhaldsmessige fungerte svært bra denne

gongen. Ein får sett tinga i perspektiv. Ein får ei anna forståing for trafikktryggingsarbeidet sjøl om ein veit det meste frå før. Eg er stolt av gjennomføringa og eg har fått berre positive tilbakemeldingar frå dei andre på tinget. Eit opplegg med stil, ikkje minst då vi første dagen fekk den «praktiske informasjonen». Dessutan gjorde nok innlegget frå Arne Johnsen inntrykk og var ein tankevekkande vinkling til det som



TRAFIKKTRYGGINGSPRISEN 1993:

Til lærar og prest

Trafikktryggingsprisen 1993 gjekk i år til Perry Otterlei, lærar ved Romsdal vidaregåande skole og Svein Nerland, prest på Kleive i Molde kommune.

– Det nyttar å drive trafikktryggingsarbeid, både på kort og lang sikt. Dessutan viser prisvinnarane breidda i det arbeidet som vert gjort, spesielt retta mot ungdom. Når aldersgruppa 13-24 år står for halvparten av ulykkene i

fylket, kan vi gjere meir på dette området.

Perry Otterlei har drive eit planmessig arbeid i mange år blant sine elevar. Han føler ansvar, og gjennom engasjement både på skolen og ikkje minst på fritida gjennom NAF, vonar vi at han kan inspirere andre lærarar til å drive med trafikktryggingsarbeid, sa Målfrid Mogstad og fortsatte:

– Svein Nerland er ein utradisjonell prest som ikkje kvir seg for å bruke sterke verkemidlar i sitt engasjement. Ansvar for liv og helse er eit kristen

ansvar, meiner han og bruker sin omsorg og nestekjærleik til å engasjere motorungdom i bygda si. For han er det sjølv sagt å ikkje utsetje andre for fare i trafikken, og KFUM sin Trialklubb på Kleive følgjer desse enkle, men gode buda.

Prisvinnarane driv haldningsskapande arbeid som ikkje vanlege lærarar og prestar gjer til dagleg. Difor har vi to verdige vinnarar her i dag, sa Målfrid Mogstad, leiar av FTU og overrakte trafikktryggingsprisen til to glade vinnarar.

Tone Rød

blei presentert seinare. Eg satte stor pris på måten dette blei gjort på, seier Ole Øverland til «Veg og Virke».

Ingrid Løset er glad for at fylkestinget tok seg tid til å ta opp dette temaet.

– I avisene les vi alt for ofte om tragiske trafikkulykker. Unge liv går tapt mest kvar einaste helg. Som foreldre har eg bestandig vore opptatt av trafikktrygging og det

som kan gjerast for å hindre stygge ulykker. Ofte når ein ikkje fram til dei som treng informasjon mest. Alt for mange tenkjer at «slikt skjer ikkje meg», men ein kan ikkje gje opp. Ein kan ikkje få repetert informasjonane ofte nok, og eg forstår dei som ønskjer meir midlar til trafikktryggingsarbeid. Ein må tenkje førebyggjande og bruke ressursar på det området. Det burde vere eit enkelt reknestykke, dessutan god

samfunnsøkonomi. Det er rett og slett meningslaust at så mange skal døy på vegane våre. Vi kan ikkje akseptere det og må stå på og arbeide vidare. Eg støttar fullt ut det arbeidet som vert gjort, og er samtidig klar over kva min og dei andre kommunane sitt ansvar er på dette området, seier Ingrid Løseth til «Veg og Virke».

Tone Rød

(Foto: Romsdals Budstikke Storfjordnytt)



Ingrid Løseth

PUBLIKUM IKKJE HEILT NØGDE

Resultatet frå spørjeundersøkinga om vegvedlikehald og køyreforhold sommaren 1993 syner at Møre og Romsdal denne gongen fekk eit noko dårlegare resultat enn i fjor. Denne gong-

en fekk vi karakteren 2,23 for vedlikehaldsnivået på riksveggar, medan vedlikehaldskarakteren for fylkesveggar blei 3,13.

– Dette er noko lågare enn resultatet vi fekk i fjor, men om lag på same nivå som i 1990 og 1991, kommenterer avdelingsingeniør Jan Gunnar Sandblåst som har samordna undersøkinga.

Den fjerde landsomfattande undersøkinga av publikum sitt syn på vegvedlikehaldet og køyretilhøva på vegane fortel oss altså at vegbrukarane

ikkje er så nøgde med oss som vi gjerne vil dei skal vere.

– Eller kva, overingeniør Ivar Hol? – Det er mykje å seie om denne undersøkinga, men resultatet syner at trafikantane prioriterer betring av vegdek- ket på andre vegar, betre tilhøve for mjuke trafikantar og betre friskt i kryss. Ein skal elles vere varsom med å hen-

gje seg for mykje opp i indeksen i undersøkinga. Ved sida av at vegmeis- trane får ei god oversikt over korleis trafikantane vurderer forholda på veg- nettet, gir undersøkinga og eit nyttig underlag for å vurdere vedlikehaldsinn- satsen vår og kor den skal setjast inn i åra framover.

I denne undersøkinga var vedlike- haldsområda T-2 Ørsta, T-4 Skodje og T-7 Frei med. Det er for øvrig den andre undersøkinga desse tre områda er med i. Jan Gunnar Sandblåst fortel at det denne gongen vart delt ut to typer skje- ma. På det endra skjemaet vart det skilt mellom riksveggar og fylkesveggar.

– Vi delte ut 1 300 skjema i den ordinære undersøkinga. Det kom inn 535 godkjente svar. Dette gir ein svar- prosent på 41,2. Av dei endra skjema kom det inn 322 svar, noko som utgjør 40,3 % av dei 800 skjema som vart delt ut. Svarprosenten er noko lavere enn tidlegare. Dette kan tyde på at interval- let mellom undersøkingane i same område kanskje er for kort, meiner Sandblåst.

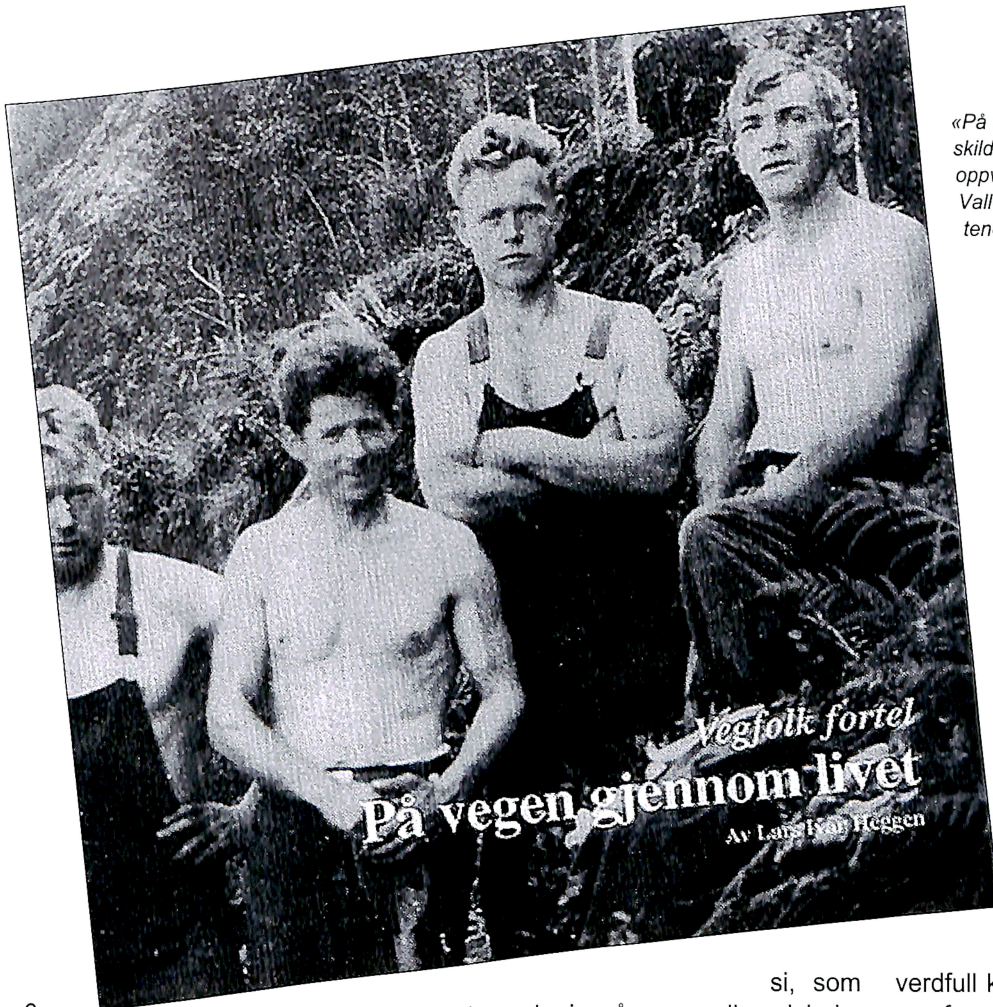
I samband med at Statens vegve- sen frå 1. januar 1995 skal ta over ansvaret for vedlikehaldet av gang- og sykkelvegane langs riksvegane, vart til- høva for dei mjuke trafikantane teke med i undersøkinga. Spørsmåla om vegmerking er også nye i år.

– Svara på spørsmål omkring tilhø- ve for mjuke trafikantar fortel at 49 % meiner tilhøva for fotgjengarar langs riksvegane er dårlege eller mindre bra. Dekkestandarden på gang- og sykkel- vegane langs riksvegane er ganske bra. 86 % meiner tilhøva er svært bra eller ganske bra. Langs dei andre vegane er tilsvarande tal 71 %. Når det gjeld vegmerking meiner deltakarane det ikkje er så viktig med lik merking over landegrensene, fortel Jan Gunnar Sandblåst og legg til at tala no skal bearbeidast av SINTEF og leggjast inn i den landsomfattande undersøkinga.



Undersøkinga fortel at publikum ikkje er heilt nøgde med vegvedlikehaldet og køyreforholda.

Boka om Lars Ivar Heggen er ferdig:



«På vegen gjennom livet» er ei fin skildring frå Lars Ivar Heggen sin oppvekst og ungdomsår heime i Valldal, om åra i vegstellet si teneste og om etterkrigsåra.

«PÅ VEGEN GJENNOM LIVET»

Lars Ivar Heggen skulle vere eit kjent «vegnamn» for mange vegfolk i Møre og Romsdal. No blir han presentert i bokform, og boka kjem ut før jul.

Det er Statens vegvesen Møre og Romsdal i samarbeid med Norsk vegmuseum som gir ut boka. «På vegen gjennom livet» er ei fin skildring frå oppveksten og ungdomsåra heime i Valldal og ei detaljrik forteljing om ein mannsalder i vegstellet i Møre og Romsdal.

Det særskilte ved denne boka er at den byggjer på Lars Ivar Heggen sine egne notater. Det er som pensjonist han ser seg attende og skriv livssoga

si, som han skreiv på oppmoding. I boka fortel han på eit levande vis om oppveksten og livet heime på Heggen i Valldal, om åra i Vegvesent si teneste og om etterkrigstida.

Lars Ivar Heggen vart fødd i Valldal i 1907 og han døydd i 1986. Han var ikkje meir enn 17 år gamal då han tok til som vegarbeidar. Lars Ivar Heggen sin første arbeidsplass var Trollstigvegen. Her arbeidde han til vegen var ferdig i 1936. Sidan jobba han på anlegget Innfjorden-Veblungnes. Han var og med og bygde Omsund og Rensvik bruer på Frei. Han fekk 48 yrkesaktive år «på vegen», i anlegg, vedlikehald og administrasjon, som arbeidar, arbeidsformann, oppsynsmann og vegmeister. Lars Ivar Heggen slutta etter oppnådd aldersgrense i 1972.

Vegsjef Eivind Vollset og museumsleiar Geir Paulsrud ved Norsk vegmuseum skriv i forordet til boka at; «Vi møter ei sterk, arbeidssam og sjølvhjelpet ætt, og får presentert husvære, utstyr, kosthald, kledestell, næringsliv og rutinar. For ettertida er dette ei

verdfull kulturell kartlegging av bondesamfunnet i det første kvartsekele av vårt hundreår.»

Det var Kjell Hegdalstrand, tidlegare tilsett ved vegkontoret i Møre og Romsdal og grunnleggjar av Norsk vegmuseum si minnesamling, som fekk Lars Heggen til å skrive livssoga si. Kjell Hegdalstrand har lagt ned eit rikt og vidfemnande arbeid for at norske vegar og vegfolk skal få si historie. Før boka om Lars Ivar Heggen har Kjell Hegdalstrand skrive 11 bøker om veg og vegfolk. Han har gitt ut fleire tidsskrift, kassetar og han har vore med i radioprogram om veg og vegfolk. For sine mange bøker og sitt arbeid om norsk veghistorie fekk han i haust «Hedmarksprisen 1993». Den høyt ettertrakta prisen er på 25 000 kroner. Det er Hedmark fylkeskommune som deler ut prisen.

Journalist Kjell Tandstad i Sunnmørsposten har bearbeid manuskriftet for prenting, medan førstesekretær Palma Pladsen ved vegkontoret i Molde har koordinert utgivelsen av boka «På vegen gjennom livet».



– Anleggsstart på nye Nås bru på riksveg 64 gjennom Eide er planlagt til 3. januar. Vi regner med at brua kan åpnes for trafikk til sommeren, forteller avdelingsingeniør Odd Arild Lindseth.

Det foreløpige kostnadsoverslag for hele prosjektet er på 4,5 millioner kroner. I prosjektet inngår ombygging av 500 meter riksveg. Den kommunale vegen legges om og krysset riksveg/kommunal veg flyttes om lag 50 meter østover. Kostnadsoverlaget på brua er 1,8 millioner kroner.

Brua blir 29 meter lang og 8,40 meter bred. Kjørebanelene får en bredde på 3 meter, skuldra blir 0,75 meter og banketten 0,45 meter.

– Vi er glade for å komme i gang med dette byggeprosjektet, som helt sikkert vil bedre trafikksikkerheten på stedet, sier Lindseth.

Odd Arild Lindseth forteller videre at eksisterende bru blir en del av gang- og sykkelvegen, som forlenges med 400 meter fra brua og opp til tidligere Nås Samvirkelag. Øst for brua blir deler av eksisterende riksveg benyttet til gang- og sykkelveg i 90 meters lengde. I tilknytning

til krysset mellom riksveg 64 og den kommunale vegen (Myrslettbakken), blir det opparbeid busslommer langs riksvegen. Videre må en driftsavkjørsel omarbeides.

– Laboratorierapporten viser stabile grunnforhold der nye Nås bru skal bygges. I forbindelse med bygginga av gang- og sykkelvegen blir det lagt opp en 65 meter lang natursteinsmur. Dette gjør vi for å hindre fylling ut i Nås-elva. Det blir bygd dobbelsidig rekkverk mellom riksvegen og gang- og sykkelvegen forbi Nås skole og videre langs det partiet hvor natursteinsmuren anlegges, forteller avdelingsingeniør Odd Arild Lindseth.

Trafikklovbrudd blir «avkriminalisert»:

BILTILSYNET TAR FREM GEBYRBLOKKA

Fra 1. januar 1994 blir det gjennomført en avkriminalisering av en del overtredelser i vegtrafikkloven. Biltilsynet og politiet får fra nyttår myndighet til å ilegge gebyr for en rekke enkle og mindre alvorlige overtredelser.

Samtidig oppheves adgangen til å ilegge straff eller forenklet forelegg for de overtredelser som er berørt av omleggingen.

Omleggingen betyr at biltilsynet får – på lik linje med politiet – myndighet til å ilegge gebyr for visse overtredelser.

Det vil koste deg 500 kroner om du bryter følgende påbud:

- unnlatt å ha med seg førerkort, vognkort eller mopedførerbevis.
- kjøring uten hastighetsmåler eller med hastighetsmåler som ikke virker.
- unnlatt å ha med varseltrekant.
- ulovlig kjøring med piggdekk eller kjetting, eller uten å medbringe kjetting.
- kjøring med dekk med mønsterdybde under lovlig minimum.
- kjøring med signalhorn som gir lyd med varierende tonehøyde og styrke.
- unnlatt bruk av påbudt verneutstyr (hjelm, bilbelte).
- unnlatt å etterkomme førers ansvar for at passasjerer under 15 år som ikke bruker påbudt verneutstyr (hjelm, bilbelte, barnesikringsutstyr).



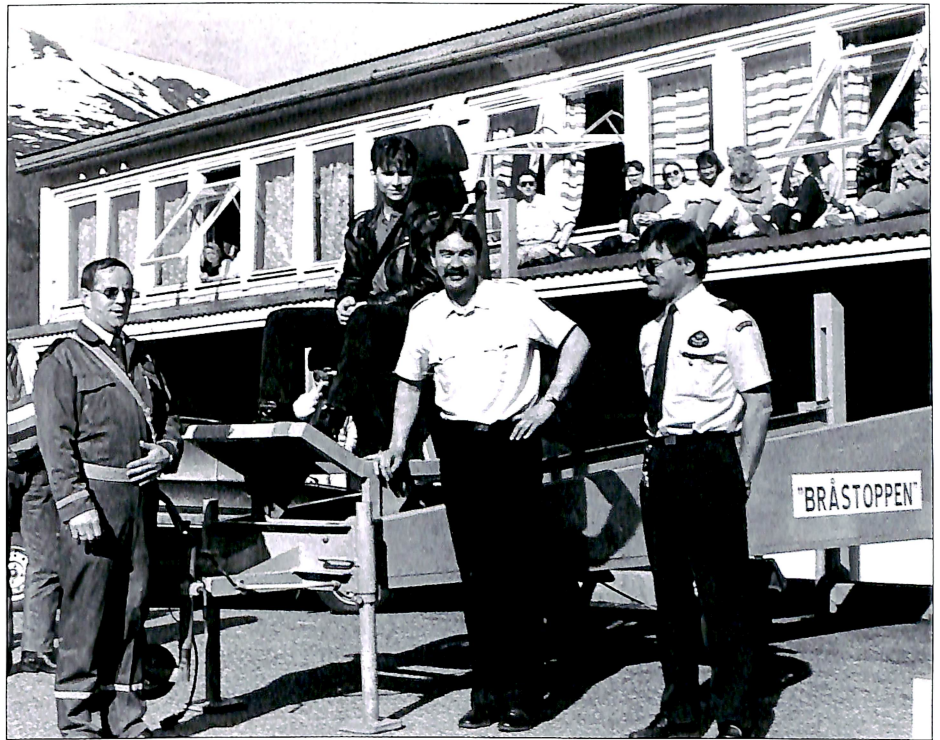
Fra 1. januar 1994 får biltilsynet og politiet myndighet til å ilegge gebyr.

Gebyrsatsen tilsvarer laveste sats etter dagens regler om forenklet forelegg.

Gebyr skal ikke nyttes for særlig alvorlige overtredelser eller overtredelse som framstår som særlig trafikksfarlige. Slike brudd skal fortsatt være straffbare og må meldes til politiet.

Avdelingsingeniør Harald Heggstad og inspektør Arild Stølen fra Biltilsynet Ørsta besøkte Vanylven videregående skole.
(Foto: Vestavisa)

Trafikk- opplæring ut i skolen



Lik situasjonen i mange andre fylker har emnet «trafikk» i stor grad vært fraværende i undervisningstilbudet innen den videregående skole i Møre og Romsdal. Med et ønske om å bedre på den ovennevnte situasjonen ble det fra vegkontorets side tatt initiativ til å få drøftet temaet «trafikkopplæring» på møte i rektorkollegiet for de videregående skolene høsten 1991. På dette møtet ble det vedtatt at det via felles innsats fra aktuelle samarbeidspartnere skulle utvikles undervisningstilbud innen området «trafikk/trafikksikkerhet.»

På grunnlag av økonomisk støtte fra «Fylkets Trafikksikkerhetsutvalg» – «FTU» – tok biltilsynet i samarbeid med fylkesskolesjefen initiativ til gjennomføring av 2 kurs for lærere i den videregående skolen

- et kurs for Sunnmøre
- et kurs for Romsdal/Nordmøre

Et sentralt aspekt ved gjennomføringen av lærerkursene var dette å få rekruttert deltakere som med basis i en viss interesse for området trafikk/trafikkopplæring på sikt vil kunne utvikle seg til ressurspersoner innen fagområdet.

Det mere langsiktige målet vil være via disse ressurspersonene å få utviklet undervisningstilbud av mere permanent karakter innen området «trafikk/trafikkopplæring».

I første omgang satte vi som mål å gjøre deltakerne i stand til å planlegge/være hovedansvarlig for gjennomføring av en såkalt «temadag» i trafikk ved egen skole.

På bakgrunn av de ovennevnte intensjonene fikk kursene følgende profil/innhold:

Trafikkfaglig del:

Denne delen ble bestående av emner som – «Trafikkpsykologi» – «Ungdom og bilkjøring» – «Bruk av sikringsutstyr» – «Miljø/Avgass» – «Oversikt for trafikkulykkesituasjonen i Møre og Romsdal.»

De foreleserne som ble trukket inn hadde sin bakgrunn fra SINTEF - Statens Trafikklærerskole – biltilsynet/vegkontoret.

Pedagogisk del:

Den mere pedagogisk rettede delen inneholdt en orientering om aktuelt lærestoff/aktuelle hjelpemiddel innen «trafikkundervisning» såvel som redegjørelse for konkrete prosjekter innen organisering – gjennomføring av «trafikkopplæring» innen den videregående skolen. Delen ble avsluttet med det gruppearbeid hvor deltakerne skulle starte planlegging av «temadag» i trafikk ved egen skole.

Foreleserne til denne delen kom fra Trygg Trafikk og den videregående skolen.

Med tanke på å bedre kontakten mellom trafikkskolene og skoleverket var det også invitert trafikklærere til kursene. Disse representantene deltok også i gruppearbeid.

Biltilsynet hadde også representanter for trafikkseksjonen som deltakere på kurset/gruppearbeidet.

Grupesammensetningen var gjort slik at deltakere fra de ulike instansene hadde tilhold innen samme distrikt. Dette med tanke på at arbeidsgruppene skulle fortsette sitt arbeid med «temadagen» etter selve lærerkursene.

Trafikant- og kjøretøyavdelinga hadde ansvar for kursledelsen.

Kurset for Sunnmøre ble avholdt i Ulsteinvik i perioden 27.-29. oktober 1992. Her deltok i alt 26 lærere og 4 trafikklærere

i tillegg til representanter fra fylkesskolesjefen/FTU/biltilsynet.

Kurset for Romsdal/Nordmøre ble avholdt i Surnadal i perioden 12.-14. januar 1993. Her deltok i alt 33 lærere og 5 trafikklærere i tillegg til representanter fra fylkesskolesjefen/FTU/biltilsynet/politiet.

I tilknytning til biltilsynets deltakelse i planlegging/gjennomføring av skolenes «temadag» har vi tatt initiativ til utarbeidelse av undervisningsopplegg innen områder som vi finner aktuelle å profilere/presentere.

Følgende tema er valgt:

- Teknisk kontroll av kjøretøy – «russebil».
- Informasjon omkring «miljø» – støy/avgass – inkludert miljøkontroll.
- Informasjon/demonstrasjon omkring bruk av sikringsutstyr.
 - Bruk av «kollisjonssimulator»
 - Utstillingshenger
 - Visning av videofilmer.
- Foredrag/diskusjon omkring
 - ungdom og bilkjøring
 - fart og promille.
- Informasjon om regelverket for øvelseskjøring.
- Besøk til en biltilsynsstasjon/orientering om biltilsynets arbeid/foredrag/diskusjon omkring aktuelle emner.

De ovennevnte undervisnings-/informasjonsoppleggene er også tiltenkt benyttet ellers innen arbeidet med profilering av biltilsynet som trafikksikkerhetsetat - eks. i forbindelse med messer/utstillinger/div. kampanjer/skolebesøk o.l.

Våren 1993 ble det gjennomført «temadager» inkl. besøk av biltilsynet ved 8 videregående skoler.

Arne Sæther

– Vi skal ha mye uflaks om det ikke er snø på Skaret i februar. Vi er forberedt på det meste, men en av tingene vi ikke er i stand til å gjøre noe med er værgudene. Noen reserveværene har vi ikke, men vanligvis er februar en snørik måned også hos oss.

VI ER GODT

FORBEREDT

TIL «VM»

Det er Jan Nygaard i arrangementskomitéen for «VM» på ski som sier dette. Neste års vegmesterskap er lagt til Skaret skisenter like utenfor Molde. Mesterskapet går i de samme løypene som Vegard Ulvang, Bjørn Dæhlie og Trude Dybendal slo om NM-medaljer, heder og ære for snart to år siden.

– Og nå er alt i rute? – Du kan vel si det. Nedtellinga har begynt og arbeidet så langt har gått som vi hadde planlagt. Mesterskapet skulle vært arrangert sist vinter, men ble utsatt på grunn av tur- og ordning mellom orientering, lande-vegslop og ski.

Vegmesterskapet begynner med 10 km menn og 5 km kvinner lørdag 5. februar, mens 3 x 5 km stafett i begge klasser går påfølgende søndag. Vi regner med i underkant av 100 deltakere. Det er i denne størrelsesorden deltaker-tallet har lagt på de siste årene. Banketten på Alexandra Hotell på lørdagskvelden er ikke bare for deltakerne. Den er åpen for ansatte i Statens vegvesen Møre og Romsdal, forteller Jan Nygaard.

Siste gang mesterskap ble arrangert gikk det på Steinkjer. Her gjorde deltakerne fra Møre og Romsdal en respektabel innsats. Jan Nygaard regner ikke med en gjentakelse av innsatsen fra Oslo-mesterskapet for noen år siden. I løypene rundt Holmenkollen var stafettlaget med Sverre Digernes, Jan Nygaard og Jan Håvard Øverland bare sekundet fra å knipe seieren.

– Vi er nok ikke like gode i dag. Nivået på andre løpere er blitt høyt, og



Jan Nygaard, Harry Berg og André Moltubakk (t.h.) forteller at nedtellinga til ski-«VM» har startet.

det kreves en enorm treningsinnsats for å komme opp på premielista. For egen del har ikke treninga det siste året vært prioritert på første plass. Likevel, ingen skal se bort fra at vi på en av de individuelle øvelsene kan overraske med en god plassering.

Vegmesterskapet på ski er for alle og det er ikke på noen måte snakk om en elitesamling for bedriftsløpere. Når vi har fått mesterskapet, må Møre og Romsdal markere seg med så mange deltakere som mulig på startstreken. Så derfor folk, sett av litt tid til trening og bli med på «VM». Skimesterskapet kan være vår oppkjøring til OL på Lillehammer, foreslår Jan Nygaard.

Bak alle mesterskap står alltid mange frivillige som gjør en stor inn-

sats. Vegmesterskapet på ski skiller seg i så måte ikke fra andre mesterskapet. Jan Nygaard forteller at det ikke har vært vanskelig å få folk til å være med. Men fortsatt vil det være behov for frivillige. Allerede nå ber han om frivillige til å stille som vakter, tidtakere og sjåførør lørdag 5. og søndag 6. februar 1994.

– Det er første gang Møre og Romsdal har fått tildelt Vegmesterskapet på ski. Ingen ting er bedre enn at vi i tillegg til god innsats i sporet markerer oss som dyktige arrangører, sier Jan Nygaard og oppfordrer allerede nå frivillige til å sette av helga 5. og 6. februar 1994 til «VM» på ski.

Vi gratulerer!



50 år

Per A. Vatne, Ørsta	27. desember
Sverre Digernes, Molde	29. desember
Gunnar Hansen, Vistdal	24. januar
Per Leikanger, Ulsteinvik	30. januar
Asbjørn Strandebø, Røbekk	16. februar
Odd Arne Kvammen, Edøy	19. februar
Knut Albert Toven, Flemma	1. mars
Else Karin Flisnes, Ålesund	1. mars

60 år

Erling Husøy, Gurskøy	28. desember
Ulf Myhre, Molde	15. februar
Per Norvald Ræstad, Midsund	19. februar

Slutta i Vegvesenet i 1992

Vegkontoret

Trude Holter, avdelingsingeniør
Odd Williamsen, informasjonskonsulent

Vegarbeidsdrifta

Kirsten Kaldhussæter, reinhaldsbetjent
Arne Løvlid, formann
Lisa Elin Nerland, lærling

Valsøyfjordprosjektet

Jørn Arve Hasselø, kontrollingeniør

Pensjonistar 1993

Egil Bakke, Molde
Jakob Endresen, Vestnes
Ågot Flaa, Ålvundeid
Leidulf Flåskjer, Vartdal
Jon Sverre Garnes, Haddal
Lars H. Gravem, Gjøra
Bjarne Haga, Isfjorden
Ib Hansen, Eide
Ingar Husvik, Eidsvåg
Øyvind Håhjem, Skodje
Harald Klokk, Skodje
Arne Lønsethagen, Molde
Per Løvik, Tresfjord
Ivar Maråk, Geiranger
Hildur Melsæther, Molde
Alf Myrstad, Molde
Marton Otterlei, Brattvåg
Magnar Rydjord, Åndalsnes
Emil Rødsand, Kristiansund
Oddmund Skavnes, Vestnes

Redaksjonen ønskjer
alle ei god jul og eit
godt nytt år



Torstein Skrede, Hovdebygda
Ståle Solheim, Stranda
Erling Vike, Vikebukt
John Vulvik, Eidsvåg

Begynt i Vegvesenet i 1993

Vegkontoret

Anne Trine Hoel, landskapsarkitekt
Anni Kari Pedersen, avdelingsingeniør
Steinar Roald, EDB-ingeniør
Olav Sæter, avdelingsingeniør

Vegarbeidsdrifta

Arnt Eriksen, spesialarbeidar
Sigurd Flaa, kokk/arbeidstakar pelebåt
Randi H. W. Frisvoll, reinhaldsbetjent
Paul-Arne Koppen, sjåfør

VANNRETT

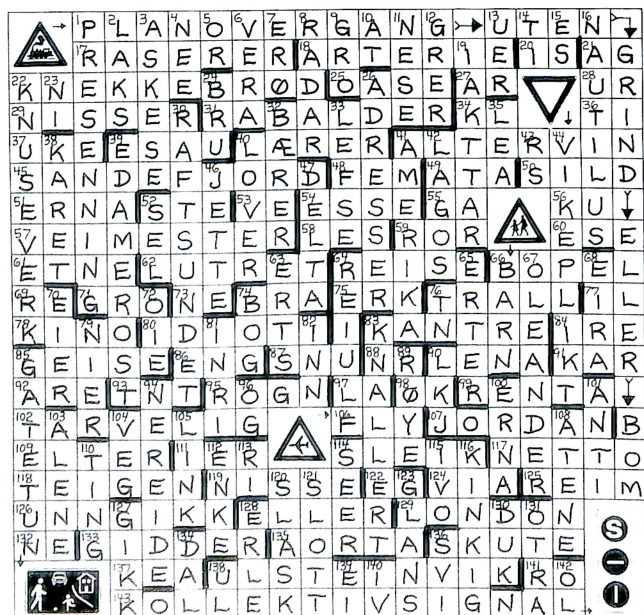
1 Se ill.
 14 Skred
 17 Røysa
 18 8633
 19 Fisk
 20 Pikenavn
 23 Spise
 24 Smile
 25 Mynten
 27 Forstavelse
 30 4800
 31 Hyl
 32 drikk
 33 Tall
 34 Bevege
 35 Ikke
 36 Se ill.
 41 Irland
 43 Brev
 45 Stein støtte
 47 Triste
 51 Preposisjon
 52 Pronomen
 53 Angrep
 55 Klagesang
 56 Forstavelse
 57 Skli
 59 Viadukt
 60 Moderne
 61 Gagn
 63 Merkverdighet
 65 Klokken
 66 Stoff
 67 Idrettsfolkene
 68 Nebbene
 71 Bib. navn
 73 Guttenavn
 74 6150
 76 Leder vann bort
 79 Dans
 80 Ljåskaft
 81 Prestere

82 6400
 84 Slektning
 85 Hovedstad
 87 Erobrer
 88 Dekke
 92 Pikenavn (omv.)
 93 Nøktern
 95 Fortære
 97 Se ill.
 100 Løp
 102 Pause
 103 Stat i Afrika
 104 Gjøen
 105 Kjele
 107 Setet
 108 Forstavelse
 110 Sjarm
 112 Æ
 114 Tenne opp
 115 Operasjon
 117 Artikkel
 118 Kjøretøyer
 121 Garnet
 124 Bompengeanl.
 128 Karakter
 129 Kamp plass
 130 Latter
 132 Se ill.
 137 Forsterker
 138 Tidl. parti
 139 Ørsted
 140 Reise
 141 Tittere
 142 Se ill.

LODDRETT

1 Tidspunkt
 2 Kronometrene
 3 Rike
 4 Cirka
 5 3,14
 6 Naboer
 7 Dumrian
 8 Seterhus
 9 Oppdrette
 10 Fred
 11 Gjerrigknark
 12 Paradis
 13 Morene
 14 Anger
 15 Guttenavn
 16 Eng
 20 Offiser
 21 Øy i Vestindia
 22 Fuglen
 23 Dyrker
 26 Klinger
 28 Skilt
 29 Se ill.
 37 Kort
 38 Stat i Europa
 39 Verktøy
 40 Kremen
 42 Like
 44 Draft
 46 50
 48 Ordinere
 49 Vertshus
 50 Tillate
 54 Laps
 58 Se ill.
 59 Tigge
 61 Pinne
 62 Livpulsåre
 64 Melke
 69 Kjærlighetens gud
 70 Ta av
 72 Fruktbart sted

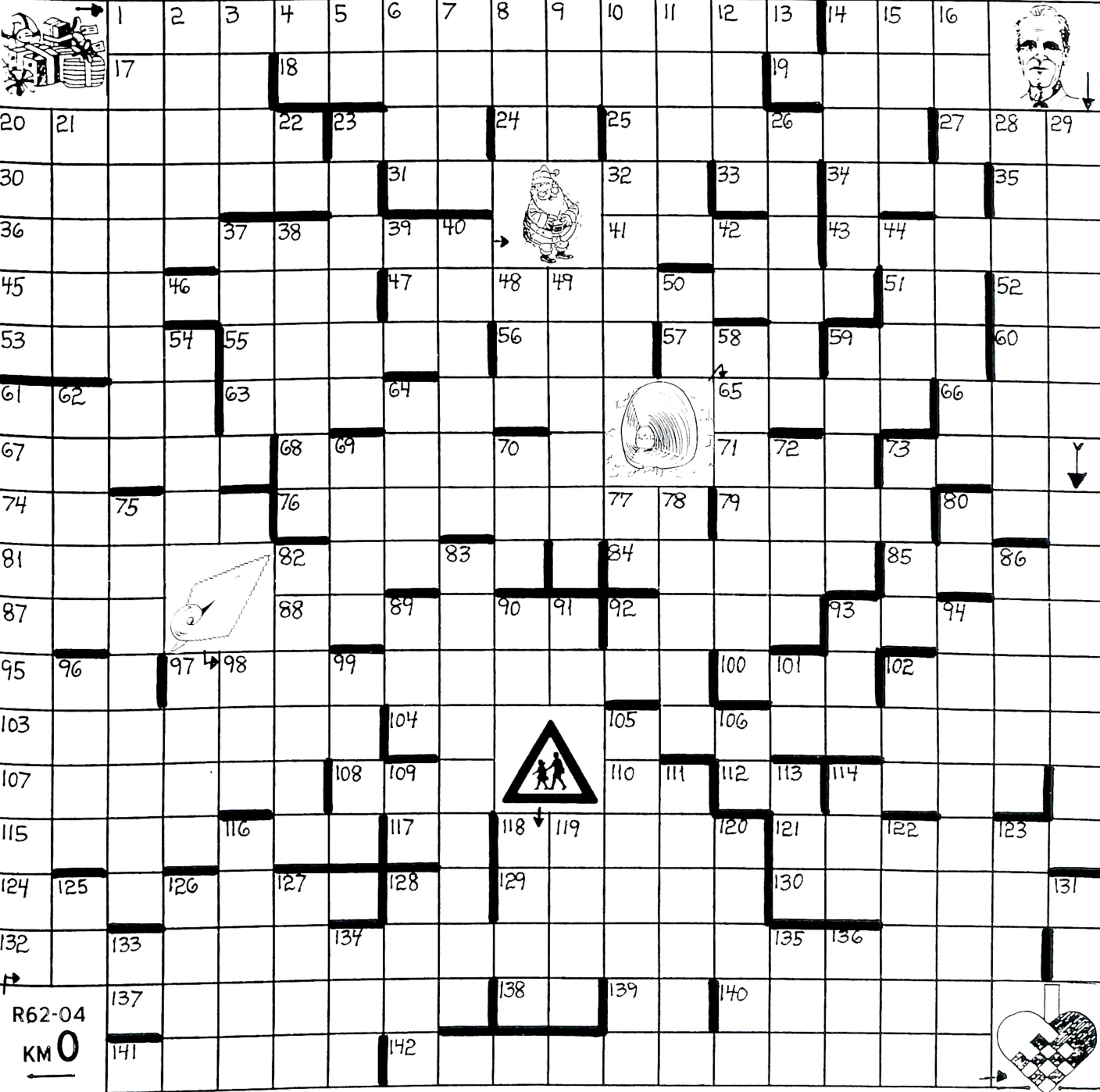
73 Kjemisk forbindelse
 75 Handling
 77 Artikkel
 78 Elv i M&R
 80 Munning
 82 Formiddagsforestilling
 83 Bidrag
 86 Jordart
 89 Tegneseriefigur
 90 Naboer
 91 Stjele
 92 Adverb
 93 Alene
 94 Perioden
 96 Brodd
 97 Håndtak
 98 Føde
 99 Nagle
 101 Forbund
 102 Irritere
 105 Fiskeredskap
 106 Tone
 109 Ordne
 111 Redskaper
 113 Identisk
 114 Kornband
 116 Treffe
 118 Se ill.
 119 Sverdliije
 120 Hvile
 122 Nivå
 123 Tall
 125 Sporte
 126 Nære
 127 Profet
 128 Grunnstoff (omv.)
 131 Legemsdel
 133 Tone
 134 Tall
 135 Slurk
 136 Stolt



LØSNING PÅ «VEGKRYSS NR. 5-93»

- VINNERE BLE:**
1. Marit Moldenæs, Molde
 2. Sverre Hjelvik, Molde
 3. Åse Lien, Innfjorden

Vi gratulerer vinnerne.



De tre første riktige løsninger premieres med 2 Flaxlodd.

Løsningen legges i konvolutt merket «Vegkryss nr. 6 - 93» og sendes
 Vegkontoret
 Fylkeshuset
 6400 Molde

innen 15. januar 1994

Innsender:.....

Adresse:.....

Postnr.: Poststed:.....

Rundt om i fylket



C

Kanestraum ferjekai bygges om

Kanestraum ferjekai på riksveg 65 skal bygges om for å tilpasses 70 bilers ferjer. Den nåværende bilbrua på 4,20 meters bredde vil bli byttet ut med ei 7 meters bred bru. Piren skal forlenges med 20 meter. Den nye brua vil bli bygd på nordsida av dagens ferjebra.

Ferjekaiseksjonen er ellers i gang med å bygge ny



ferjekaibru på Dale ferjekai i Sunnfjord. Mannskapet ombord på pelebåten «Basen» er i god gang med sin del av arbeidet, og ombyggingsarbeidet skal være avsluttet i januar. Den nye ferjekaibrua blir for øvrig produsert ved maskinavdelinga på Årø.

Vi tar også med at J.J. Jakobsen, tidligere samferdselsminister, foretok den offisielle åpninga av det nye ferjesambandet Dypfest-Tarva i Nord-Trøndelag. Ferjekaiene ble for øvrig bygd av vår egen bru- og ferjekaiseksjon.

«Sykle til jobben 1993»

Folket på vegkontoret er ikke like spreke som tidligere år! Noen annen årsak kan det ikke være siden vi raste nedover på lista i konkurransen «Sykle til jobben 1993». Vi ble nr. 51 av 228 deltakende lag i klassen for bedrifter/virksomheter med 151-400

ansatte. I 1992 var innsatsen langt sterkere, da ble vi nr. 26 av 236 lag.

Kanskje vi ikke skal skylde på egen form og dårlig kondisjon som en forklaring på resultatet, men heller på værgudene. De var vel ikke akkurat på syklistens side sist vår og sommer.

Vi kommer selvsagt sterkt tilbake! Gjør vi ikke?



Leikeapparat på rasteplassane

Ser ikkje dette koseleg ut? Bildet får ein straks til å tenkje sommar og ferie. Dei siste åra har Statens vegvesen, i tillegg til å byggje ut ein rekkje nye rasteplassar i fylket, lagt mykje inn på å skape godt miljø og gjere det triveleg for stor og liten. Sist sommar vart det sett opp leikeapparat på rasteplassane på Horgheim og på Gjermundnesåsen. Vegmeister Asbjørn Sæter fortel at «På dagar med godt vær var det kø foran apparata».

Den som vil vite meir om leikeapparata, når det gjeld produsent og pris, kan ta kontakt med Åndalsnes vegstasjon.



Ny stasjonen i Ørsta

– Dette går bra. Alt er i rute, og vi har såvidt begynt nedtellinga. Nå er vi opptatt med å bestille utstyret som skal inn, forteller stasjonssjef Helge-Idar Vartdal. 5. april neste år overleveres den nye biltilsyn- og vegstasjonen i Ørsta.



Statens vegvesen
Møre og Romsdal