



Statens vegvesen
Møre og Romsdal

veg og virke

Nr. 3 – 1997/25. årgang



Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt bedriftsblad

Kulturkollisjon

På fylkesveg 109 på Glomset i Skodje kommune finn vi denne overkøyninga av ei eldre steinkvelvbru. I åra framover får vi prøve å unngå kollisjonar av denne typen, både fysisk og konstruksjonsmessig.



Nytt redaksjonsråd for Veg og Virke

Arbeidet i redaksjonsrådet for Veg og Virke har i lengre tid vært ute av drift, dette arbeidet vil vi få i gang igjen. Da Statens vegvesen Møre og Romsdal tidligere i år opprettet Infoforum, ble dette sammensatt slik at medlemmene også kunne være redaksjonsråd for bladet vårt. Fra neste utgivelse vil Veg og Virke igjen få et aktivt redaksjonsråd, medlemmene er;

Jonny Eikrem, administrasjonsavdelinga
Anders Moen, utbyggingsavdelinga
Oddbjørn Pladsen, utbyggingsavdelinga
Hermund Veбенstad, trafikkavdelinga
Kolbjørn Engen, Molde trafikkstasjon
Tore Andersen, produksjonsavdelinga
Thea Solholm, produksjonsavdelinga

Etterlysing av ein oppsynsmann

Eg er pensjonist frå vegkontoret i Sogn og Fjordane og har m.a. teke på meg å skriva biografiar over oppsynsmennene her i fylket. På grunn av dette oppdraget har eg fått ein førespurnad frå Norsk Vegmuseum. Denne var det ikkje så lett å svare på, og eg må difor prøve å få hjelp også frå Møre og Romsdal.

Det gjeld ein oppsynsmann i Vest-Agder som dei seier skulle ha vore frå Sogn. Denne karen arbeidde i Vest-Agder med noko så spesielt som vegskilt, eller vegfløyer som det òg vert kalla, i betong. Dei har eit bilete av mannen framføre eit av desse skilta, og du ser



her dette biletet. Problemet er; Kva heiter denne oppsynsmannen?

Eg har spurt om dei med Sogn, meiner Sogn eller om dei meiner heile fylket, og eg har fått til svar at dei meiner heile fylket. Eg har skriva til nokre pensjonistar her i fylket og spurd om dette, og vi har også hatt ein førespurnad i bedriftsbladet vårt, Vegstubben, men det er ingen som kjenner til denne karen. Eg føler meg likevel ikkje overtydd om at alle i Vest-Agder i 30-åra klarte å skilje heilt mellom dei ymse regionane på Vestlandet, og vil difor ikkje heilt utelukka at mannen kan ha vore sunnmøring. Er det ikkje også naturleg å tenke seg at det er berre ein sunnmøring som kan finne på noko så originalt som å laga vegskilt i betong?

De vil sjå at mannen har blankskjermlue på seg, og dette kan tyde på han at er vakse opp på kysten ein stad, men dette er sjølsagt ikkje sikkert. Det er vanskeleg å vurdere alderen på folk etter eit slikt bilete, og det skaper litt problem at folk gjerne var litt meir oppdessa i gamle dagar. Kontaktmannen min i Vest-Agder meiner likevel at mannen på biletet er ein stad i trettiåra, og eg er ikkje usamd med han i dette. Biletet er teke i 1930, og det vil seia at han må vere fødd ein stad omkring 1900.

Er det nokon som kjenner til denne oppsynsmannen? Dersom du gjer det, så vil eg vere særst takksam for å få melding om det.

Knut Skjånes, Hellebergvegen 31, 5842 Leikanger.



Statens vegvesen Møre og Romsdal

veg og virke

Statens vegvesen Møre og Romsdal
sitt bedriftsblad

Nr. 3 - 1997 / 25. årgang

Utgitt av:

Statens vegvesen Møre og Romsdal
Fylkeshuset, 6400 Molde
Tlf. 71 25 80 00

Redaksjonen:

Wiggo Kanck – redaktør,
Reidun Nordli

Ettertrykk blir tilrådd, men gje opp
kjelde. Personlege meiningsytringar
gjer ikkje nødvendigvis greie for
etaten sine offisielle haldningar.

Framsida: Marie Forberg og Asbjørn
Eide Holten opnar miljøgata på Skei
saman med samferdselsminister Sissel
Rønbeck. Foto: Per Tormod Nilsen

Layout: Reidun Nordli, EKH trykk

Sats og trykk: EKH trykk, Molde

Opplag: 1900

Deadline for neste nummer:

8. september 1997.

Innhold

Magerholm ferjekai	4-5
Geiranger ferjekai	6-7
Opprydding av ferjekaier	8
Revolusjon for tunnelarbeidaren	9
Lærlingeordninga	10
Idyll i havgapet	11
Asfaltproduksjon i Geitvika	12-13
Postvegen Bergen-Trondheim	14
Vegåpninger på Nordmøre	15-18
Grunnboring på Kreta	19
Stordalstunnelen	20-21
Forprosjekt på Skodjebrua	22-23
Voldshammaren	24-25
Trafikkulykker	26
Volleyball	27
Vegcup i fotball	28-29
Jubilantar	30-31

Noen ganger er det all right...

filosoferer Odd Børretzen fra sin avslappede båttilværelse på livets hav. Han seiler så sakte han kan og elsker sin kone på dekket med vinden på tvers.

Seilerens hverdag har som oftest vært litt mer seriøs og strabasios. Det gjelder å utnytte den vinden som blåser til å komme dit man skal, helst på en komfortabel og trygg måte. Man må møte det været som kommer og **sammen** ombord takle utfordringene og trimme seil og utstyr slik at målet nås.

Hvordan er det så for oss ombord på den store vegvesenskuta? Er det all right der - iallfall noen ganger? Selvsagt er det all right, men det er også mange som er misfornøyde. For mange. Ofte kan det også være for lenge mellom hver gang det er helt all right. Over tid gnager dette, og vi har nå seilt i to år i vår nye skute. Hva viser bestikken om hvordan vi ligger an i forhold til planlagt ferd og hvordan vi trives ombord?

En seiler er fatalistisk – motvind og stampesjø, storm og stille er det lite å gjøre med. Dette har han forlenget innsett. De rammebetingelser som kommer fra styresmaktene, med budsjett-nedgang, privatiseringstanker, usikre politiske signal osv. er de forhold vi skal seile i. Dette er et faktum på samme måte som at vi ikke bedrer været med å snakke om det.

En god seiler er konsentrert om det han **kan** gjøre noe med, – å ha ei solid skute, skikkelig utstyr og gode rutiner, et pålitelig og kompetent mannskap som kjenner sine roller og kan samarbeide, og som alle vet de er i samme båt og er avhengige av hverandre for å lykkes, og - ikke minst – han og hans mannskap vet hvor de skal!

Vi er ombord i ei solid skute. På alle felt nyter etaten stor anerkjennelse – fra politikere til trafikanter, og like mye til direktorat som til vegarbeider. Mannskapet er velutdannet, har lang fartstid og bred erfaring. Yrkesstolthet og fagkunnskap er passe blandet med allsidighet og ide-rikdom. Det har aldri vært vanskelig å få førsteklasses mannskap til vegvesenskuta, og stort sett er også skuta velutstyrt. De fleste viktige forutsetninger for en vellykket seilas er altså til stede.

Likevel skurrer det på enkelte felt. Vi hører uttalelser som spriker slik i retning at ikke alle kan ha oppfattet hvor skuta vår skal hen. Enten må kapteinen ha vært uklar i sin ordregiving, eller budskapet er blitt uklart underveis, slik at vi har oppfattet ordrene forskjellig. Kanskje er det også slik at vi ut fra vår egen posisjon **vil** oppfatte litt forskjellig. Og - verst av alt – vi bruker en masse tid til å prate om været som passet oss så mye bedre før, og som burde ha vært slik nå også. Hvor skal vi hen?

– Har vi kurs mot landet der Vegvesenet som en integrert etat skal ivareta oppgavene på vegsektoren, planlegge, bygge og drive/forvalte vegnettet på en slik måte at alle vurderer oss til å være den beste til å ivareta oppgavene, eller skal vi holde kursen mot et helt annet land der det er løsrevne parametre på enkeltområder som tilfeldigvis skal være avgjørende, og der mulighetene til langsiktig planlegging er borte. **Vi kan ikke seile i begge retninger samtidig.**

– Er det slik at vi ombord i skuta nå er inndelt i mer og mindre viktige mannskapsgrupperinger, der det er vedtatt hvem som skal først over bord når det røyner på, mens andre skal fortsette på første klasse, eller er det et faktum at vi er i samme båt og er forbannet avhengige av hverandre hvis etaten skal lykkes. Her spriker det i oppfatninger – både i tale og i praksis – mellom direktorat og fylker, mellom avdelingene, mellom enkeltpersoner og ute/innen i hvert fylke. **Dette skaper utrygghet, motsetninger og stjeler energi fra det vi bør bruke tid på.**

Hva er det da som mangler for en feiende seilas videre med et entusiastisk, motivert mannskap ombord?

Kanskje er det ikke noe annet enn ren informasjon - en tindrende klar ordre om hvor vi skal, hva som er forventet av hver enkelt for at vi skal fungere sammen - gitt på en slik måte at den **oppfattes likt og kan bringes videre i ensartet form i alle ledd av organisasjonen**. Kanskje har vi også behov for å høre at kokk, lettmatros og styrmann alle er like viktige for at skuta skal komme i land - til rett land.

Dette høres ut som en ren bagatell og en selvfølgelighet. Desto lettere må det være å få trimmet seila og toppet motiveringa på skuta vår! GOD TUR!



Reidun Nordli
Produksjonssjef



Avansert trafikkstyringssystem i vente

Frå september i år får reisande på ferjestrekninga Magerholm-Ørsneset vere med på ei heilt ny oppleving. Heretter er det på

Magerholm slutt på at ferjemannskapet beordrar «..ikkje køyr om bord før eg seier køyr om bord. Køyr om bord!»

Tekst og foto: Hild Nordal

Statens vegvesen Møre og Romsdal har sidan mai i fjor arbeidd med å lage ny ferjekai på Magerholm, litt tilbaketrekt og lenger inne i vika i høve til dagens ferjekai. Og sjølv om det er full aktivitet på anlegget den strålende varme junidagen Veg og Virke er på fotooppdrag, ligg framdrifta så langt om lag 14 dagar etter planen. Men arbeidet som er gjort, ser i alle fall lovande ut; vakre natursteinsmurar og ein stor og flott oppstillingsplass.

Sjølve ferjekaibygginga er det arbeidarar frå Statens vegvesen Møre og Romsdal si eiga produksjonsavdeling som tek seg av. Kostnadsoverslaget for arbeidet dei utfører knytt til ferjekaia, er sett til omlag 4,5 millionar kroner. Arbeidet på land er sett vekk til entreprenørfirmaet Rano Anlegg AS. Inkludert i anbodssummen deira er i det

mest vesentlege riving av hus, sprenging, masseflytting av fjell, legging av stikkrenner, og muring og kantsteinslegging i naturstein. Med andre ord arbeid som omtrent er ein sjølvfølge når ny ferjekai og nytt ferjekaiområde skal opparbeiddast. Så langt er det altså lite oppsiktsvekkande nytt under sola.

Men så. Oppdrag med å levere eit trafikkstyringssystem med variable skilt, lyssignal og køyrefeltskilt for trafikkregulering på Magerholm ferjekai er lagt ut for bindande tilbod, og ferjekaia med det nye systemet skal etter planen stå ferdig 1. september i år. Hovudprinsippet vedrørende trafikkstyringssystemet, er at eit felt på oppstillingsplassen skal fyllast opp før signala veksar og gir signal om at innkøyring skal gå føre seg til neste felt. Feltopplysninga skal «vandre», slik at innkomande køyretøy vert viste til feltet som vert fyllt opp, og

deretter til neste felt når siste felt er oppfylt. Ved ombordkøyring på ferja skal feltet som vert tømt få raudt lys for innkomande køyretøy. Neste felt får då grønt lys, samtidig som det variable skiltet viser kva felt innkomande køyretøy skal køyre til.

Ombordkøyringa frå oppstillingsplassen startar ved at ein trykker på «ombordkøyrings-knappen» på fjernstyringa. Det vert då gitt signal med grønt pil på køyrefeltsignalet over oppstillingsfeltet, om at ombordkøyringa skal ta til, og teksten «ombordkøyring» kjem fram på det variable skiltet framom oppstillingsrekkene. Veksling av signal for ombordkøyring til ferja, skal gå føre seg ved detektering av køyretøy ved og før stopplinja. Når det vert registrert at feltet er tømt, skal signala automatisk veksle til neste felt.

Når ferja nærmar seg oppfylt,

kan ferjemannskapet trykke på «venteknappen». Den grønne pila i feltet som vert tømt skal då sløkkje, og teksten på det variable skiltet skal vise «vent» i blinkande tekst. Ferjemannskapet må då dirigere ein og ein bil ombord frå dette feltet. Dersom feltet vert tømt – noko som vert registrert av detektorane framme i feltet – og det må dirigere køyretøy frå neste felt, skal det vise eit raudt kryss i siste felt og køyrefeltsignalet i neste felt skal sløkkje. Når ferja er fyllt opp med bilar, og ingen fleire står att på oppstillingsplassen, må ferjemannskapet trykke på «stengtknappen». Då vil alle signal gå i posisjon med raudt lys, på same tid som teksten «ombordkøyning stengd» viser på det variable skiltet.

Ruteheftet for strekninga Magerholm–Ørsneset vil verte lagt inn i styreapparatet saman med klokke og kalendar. Apparatet skal i posisjonen «Neste avgang» på øvre tekstlinje, automatisk gje opp tidspunkt for neste avgang på nedre tekstlinje. I høve der ferjene er for seinka og mannskapet ønskjer å melde frå om dette, kan funksjonen for tidspunktet overstyrtast med eigen knapp på fjernstyringa som gir melding om at neste ferje er for sein.

I kvart felt på oppstillingsplassen skal det altså leggst detektorsløyfer under dekket. Ved bakkant oppstilling skal det etter planen vere to detektorsløyfer i kvart oppstillingsfelt, som skal registrere lengde på kø og når felta vert fyllt opp. Feltstyringseininga skal registrere belegg på bakerste sløyfe, og etter ei fastsett beleggstid endre køyrefeltskilta og tekst på variabelt skilt til «Innkøyning neste felt». Ved framkant oppstilling skal det også vere to detektorsløyfer i kvart felt, som skal registrere bilar i kø i felta og tidspunkt for når felta vert tømda for bilar. Styringseininga for ombordkøyning skal så ved registrert tømt felt, automatisk syte for veksling av signalet «grøn pil» til neste felt, og at teksten på variabelt skilt oppgir nummeret på neste felt.

Trafikkstyrings- og reguleringsanlegget skal «gå» etter et fastsett mønster både når det gjeld oppstilling og ombordkøyning. Detektor-systemet vil registrere køyretøy som ikkje følgjer dette mønsteret,



men anlegget skal ikkje la seg påverke av slike bilar, som mest truleg køyrer feil og som køyrer rett gjennom oppstillingsplassen.

Mest truleg vert ikkje dei reisande frå Magerholm og over Storfjorden så mykje røyvde av desse tekniske finessene, sjølv om det heile unekteleg synest svært komplisert. I dagens samfunn er det utruleg kva ein kan programmere maskiner til å utføre. Men skulle det på oppstillingsplassen likevel verte for mykje av piler, kryss og blinkande lampar, kan ein stakkars reisande trøste seg med at ombord

Øvst: Sjølve ferjekaiarbeidet vert utført av Vegvesenet i Møre og Romsdal si eiga produksjonsavdeling.

Nedst: Vakre natursteinsmurar pregar det nye ferjekaiområdet.

i ferja er i alle fall svela framleis den gode gamle.

I Geiranger er det no berre siste finpussen som står att, før lokalbefolkninga og massene av turistar kan ta i bruk den nye ferjekaia. Endeleg skal det verte ei betring i dei kaotiske trafikktilhøva som råder i sentrum av denne naturperla på sommarstid.

Tekst og foto: Hild Nordal

Den nye ferjekaia ligg fint til litt i utkanten av Geiranger.



Finpussen

KUN

STÅR ATT

Den nye kaia ligg litt i utkanten av tettstaden Geiranger, i høve til den gamle midt i bukta, som i desse dagar lossar sine siste passasjerar ombord i, og trygt på land frå, ferja. Samanlikna med dei fleste andre ferjekaier, er denne nye kaia litt annleis. I staden for å ha ein lang pir stikkande ut i sjøen på den eine sida, har kaia en kort pir og ein dyktalb som står for seg sjølv litt ute i sjøen.

– Dyktalben er ein slags påle som er fast i havbotnen, som tek imot bakenden på store ferjer, i staden for ein samanhengande lang pir.

Bakgrunnen for denne utforminga er utsjånadsmessig begrunna, ein kort pir ser penare ut enn ein lang, fortel prosjektleiar Leif Husby.

Arbeidet her inst i Geirangerfjorden tok til i månadskiptet juli/august 1996, og har gått føre seg noko etappevis, men utan dei store hindringane.

– I samband med eit anlegg dukkar det alltid opp små problem og utfordringar, det må ein alltid rekne med. Av mindre problem her i Geiranger, kan nemnast litt kluss med dyktalben ute i sjøen, men ikkje meir enn ein kan vente ved ein

såpass uvanleg teknisk løysing, seier Leif Husby.

Rundt ei 10–12 mann frå Statens vegvesen Møre og Romsdal er beskjeftiga med nyekaia i Geiranger, i tillegg til innleigde gravemaskiner. – Det aller meste av arbeidet er utført i eigenregi, entrepenørar har kun vorte leigde inn til små jobbar. Her kan nemnast sjøve kantsteinsarbeidet og også gartnerarbeid, fortel prosjektleiar.

– Elles vil eg få understreke at våre eigne arbeidarar har utført ein fagleg svært god jobb, seier han.

Enno står det att litt småpjask



Det meste av arbeidet vert utført av Statens vegvesen Møre og Romsdal sine egne arbeidskarar.



På heile anlegget vert det blant anna lagt vekt på tremateriale og naturstein som dei viktigaste materiala.



Å lempe stein i solsteiken, vert heitt sjølv for ein sterk ung mann.

I staden for ein lang samanhengande pir, får den nye ferjekaia ein kort pir og ein frittståande dyktalb ute i sjøen.

som skilting, asfaltering og ferdigjering av plankefortau, men ferjekaia vert likevel teken i bruk den 25. juni. Gamlekaia skal demontast, og kaiområdet skal shinast opp. Seinare på hausten skal det asfalterast for andre gong. Leif Husby kan fortelje om eit samarbeid med Stranda kommune rundt ein heilskapsplan for Geiranger, der kommunen har brukt ein heil del midlar for å forskjønne sitt område.

Resultatet av kaia og området

rundt ser ut til å verte vakkert. Mellom biloppstillingsplassane er det planlagt planta rekkjer av tre, og på heile anlegget vert det lagt vekt på naturstein, tremateriale og stadeigen vegetasjon som dei viktigaste materiala. Det vert muleg å rusle langs kaifronten heile vegen frå den nye ferjekaia, til elveutløpet inst i fjorden.

– Det er enno for tidleg å gje eit nøyaktig kostnadsoverslag på heile anlegget sett under eitt, men det er

i alle fall sikkert at vi held oss innanfor ramma som er sett til litt over 20 millionar kroner, seier prosjektleiaren. Vidare fortel han at det ikkje er planlagt noka offisiell opning frå Vegvesenet si side.

– Derimot vil utbyggingsavdelinga som oppdragsgivar naturlegvis spandere bløtkake på dei som har arbeidd med nyekaia, seier Leif Husby.



Statens vegvesen Møre og Romsdal og Møre og Romsdal Fylkesbåtar skal samarbeide om å rydde opp på ferjekaiene rundt om i fylket.

Opprydding på ferjekaiene

Mellom Statens vegvesen Møre og Romsdal og Møre og Romsdal Fylkesbåtar as (MRF), er det inngått ein avtale vedrørende lagring av spesialavfall rundt om på dei ulike ferjekaiene i fylket. Avtalen som går på at avfallet skal hentast kontinuerleg slik at ferjekaiområda ikkje vert lagringsplass, tok til å gjelde 1. april i år.

Tekst: Hild Nordal

Foto: Vigdis Helmersen

Sidan november i fjor har ei gruppe kalla «Landgruppe ferjekaier», med representantar frå MRF og Vegvesenet, arbeidd mellom anna med å få orden på den uhaldbare situasjonen med avfall på ferjekaiene. MRF har innhenta opplysningar om kva kaiar som vert brukte til avfallstømming, og kva type avfall som vert levert på dei einskilde kaiene. Avfallsordninga er ein del av eit større prosjekt med det mål for auge, at ventetida på ferjekaiene skal oppfattast som positiv.

Prosjektet til «Landgruppe ferjekaier» omfattar altså også andre tiltak på ferjekaiene. Alle ferjekaiene er delt inn i tre kategoriar som indikerer ulike nivå for tilbod, utstyr og fasilitetar, og eventuell standard på desse. Kategoriane er delt opp etter storleik/tyngde på ferjekaiia i høve til trafikkmengde, turistrasfikk og vegstatus. Kategoriane skal vere eit verktøy som kan hjelpe landgruppa med å få overblikk, og til å vite kva landområdet til ei ferjekai må og bør innehalde i dei ulike kategoriane.

Landgruppa har så smått teke til

på det krevjande arbeidet det er å definere kva som ligg i dei ulike kategoriane. Medlemmene i gruppa har fått ulike oppgåver, som t.d. å definere og gradere behova for ferjemannskapet sine erfaringar og interesser på ferjekaiia, definere og gradere trafikktekniske-, ferjebru- og kaitekniske behov. Vidare å definere og gradere nivå og prinsipp for landskaps- og bygningsmessige behov. Nøkkelorda her er trivsel og estetikk.

Ved vegsentralen på Årø i Molde prøver dei no å spreie ryktet om ein hjelm med friskluftsvifte og radio-utstyr, først og fremst til bruk under arbeid i tunnel. Den største fordelten med denne hjelmen er at ein kan snakke med andre, både i og utanfor tunnelen, og på same tid ha hendene fri.

Revolusjon for tunnelarbeidaren

Tekst og foto: Hild Nordal

Då Veg og Virke besøker vegsentralen, strevar Arnt Aasen og Gudmund Hol for å få til ein demonstrasjon av vidunderet. Ei stund ser det ut til at omtalen av hjelmen kan verte heller laber, men når utstyret etter litt vert montert på Hol prøvedokke på rette måten, er det nesten så vår utsende ikkje heilt kan tru det ho ser og høyrer.

For verkeleg å få forståinga av korleis det heile fungerer, får vår utsende hjelmen plassert på hovudet, visiret klapsa ned, og øyreklokkene godt over øyrene. Vidare vert ein plastdings lagt mot strupehovudet festa med eit band rundt halsen. Bandet rundt halsen er knytta til øyreklokkene med ei ledning, og til ein radio festa i buksebeltet med ei anna. Med radioen innstilt på rette posisjon, tek vår utsende seg ein tur ut i verkstadhallen. Heile tida kan dei to karane inne på kontoret prate med utsendingen via handhalden radio, medan ho kommuniserer med dei ved å prate rett ut i lufta. Sensorane festa kring halsen syter for at Gudmund Hol og Arnt Aasen oppfattar stemma hennar klart og tydeleg.



I tillegg til denne unike radiosendar- og mottakaren, har hjelmen også ei friskluftsvifte bak i nakken, denne spesielt til bruk under arbeid i tunnel. Vifta inneheld eit friskluftsfiler som fangar opp støv og skit før det når inn i hjelmen, slik at arbeidaren heile tida pustar inn frisk luft. Batteriet som forsyner straum er kopla til vifta med ei ledning, og sjølv batteriet kan ein ha i ei lomme eller feste i beltet.

Det var på oppfordring frå verneleiaren, at Gudmund Hol gikk laus på oppgåva og fekk sett saman utstyret som utgjer det endelege resultatet i dag.

– Vi har prøvd ut ulike løysingar for å få til eit handfritt radiosamband for tunnelarbeidarar, bla.a eit forsøk med mikrofon i bøyle festa til hjelmen. Dette viste seg ugunstig då det ikkje var plass til mikrofonen dersom visiret skulle vere igjen, fortel Gudmund Hol.

– Ei anna løysing kunne ha vore å kjøpe inn kjevebeismikrofonar, med sensorar som formidlar lyd via kjevebeinet, men desse er svært dyre, så valet fall på desse som registrerer lyd via sensorar nær strupehovudet, fortel Arnt Aasen.

Gudmund Hol og Arnt Aasen demonstrerer bruken av det nyanskaffa radioutstyret.

– Hjelmane er tekne i bruk og utprøvde i tunnelen på Frei, og karane som har testa dei ut vart veldig begeistra. I tunnelane er det som oftast mykje støy, og i motsetning til med ein handhalden radio, klarer ein no å halde betre kontakt med folk både i og utanfor tunnelen, sidan mikrofonen og radioen heile tida er nær øyre og munn, seier han.

Så er det berre å få kjent at dei på vegsentralen i Molde skaffar hjelmar og radioutstyr og monterer dette saman. Alle vegvesentilsette som ynskjer slike hjelmar til bruk i arbeidet, kan ta kontakt med Gudmund Hol. Hjelmane og radioutstyret kan brukast på andre arbeidsområde enn berre i tunnel. Radioutstyret kan også monterast på andre hjelmar.

– Hjelmen kan brukast saman med handhaldne radioar med UHF-system, som Vegvesenet har mange av frå før. Det er difor heilt unødvendig med nye radioar for å få dette til å fungere, fortel Gudmund Hol.

Vi treng fleire lærlingar



Rune Oshaug (t.h.) er i disse dagar klar til å ta fagprøve i betongarbeidarfaget.

Statens vegvesen har sett seg som mål å ha 250 lærlingar i etaten til ei kvar tid. Dette inneber at etaten må rekruttere minst 125 lærlingar kvart år. I Møre og Romsdal har vi ei målsetjing om at vi til ei kvar tid skal ha 12 -14 lærlingar innan dei ulike fagområda.

Tekst: Berit Brendskag Lied
Foto: Wiggo Kanck

I mange år har Statens vegvesen Møre og Romsdal teke inn lærlingar i fag som plate-/ sveisefaga, bygg- og anleggsgfag, forskalings- og betongfag, elektrofag m.v. Dette var i stor grad lærlingar som hadde gått tre år ved vidaregåande skole før dei avslutta utdanninga med eit års læretid i bedrifta.

I den nye skolereformen som er kalla «Reform -94» er det lagt opp til eit utvida samarbeid mellom skole og arbeidsliv. Enkelt sagt seier dette at skolen og arbeidslivet deler oppgåvene mellom seg ved at lærlingane har to års utdanning frå vidaregåande skole, mens den avsluttande spesialiseringa finn stad i lærebedrifta gjennom to års læretid. Dette førar til at lærlingane no er yngre enn tidlegare når dei kjem

inn i bedrifta, samt at vi som etat har ansvar for å gje dei den opplæringa dei før fekk ved å gå VK 2 (3. året ved vidaregåande skole).

Mens lærlingane etter den gamle ordninga skulle ha eit bestemt tal timar i dei ulike fagområda, blir dei no styrt gjennom måloppnåing om korleis dei meistrar dei ulike fagområda. Dette set klart større krav til oss som opplæringsbedrift, og då særleg våre instruktørar.

I tillegg til fem lærlingar som går etter såkalla gamal ordning, fekk vi sommaren 1996 den første og så langt einaste lærlingen som er omfatta av Reform -94. Vi var og ute etter lærlingar i veg- og anleggsgfaget, men på grunn av at vi ikkje har tilbod om vidaregåande kurs i anlegg og bergverksfag i fylket vårt, har det vore store problem med å få rekruttert dei lærlingane vi her har ønskje om å ta inn. Vi ser

og at det no er vanskelegare å få rekruttert lærlingar i plate-/sveisefaga og til dels i betongfaga, da vi her må spesielt konkurrere med skipsindustrien og private entreprenørar.

Til hausten har vi planar om å ta inn ytterlegare 6 - 8 lærlingar. Vi håper at vi i år vil ha lettare for å få lærlingar i dei faga vi ønskjer. Gjennom inntak av ungdom får vi som bedrift tilført nye medarbeidarar som ofte har avgrensa praktisk røynsle, men som kan ha evne til å sjå med «nye auge». Difor kan inntak av lærlingar og vere med på å skape nytenking i etaten. Det er å håpe at lærlingane finn seg godt til rette i etaten slik at dei har ønskje om å kome attende når dei får fagbrev og vi har ledige stillingar.

Ta vel imot dei!



Dagens asfalterte avkøyrsløse, skal erstattast med ein ny og særige rasteplass.

Idyll i havgapet

Turistsesongen er i gang. Nok ein gong vil norske og utanlandske turistar strøyme til fylket vårt, og vonleg glede seg over det dei får sjå og oppleve. Langs vegane står rasteplassane klare til å ta imot svoltne reisande på jakt etter ein pust i bakken. Ved Fagervika eit par kilometer nord for Bud, er ein ny tiltrekkjande stoppestad i eining.

**Tekst: Hild Nordal
Foto: Vigdis Helmersen**

Som namnet Fagervika tilseier, så er det fagert her ute i havgapet. På vegstrekninga mellom Bud og Hustad er dette ein av dei plassane ein har uhindra utsikt over Hustadvika og skjergarden.

– Synsfeltet strekkjer seg frå sydvest med svakt kuperte bergnabbar, der

gamle tørrfiskgjellar står som siluett mot himmelen i vest. Så opnar storhavet seg, og utomskjers kan ein kvar dag sjå og høyre nord- og sørgåande hurtigrute helse kvarandre med fløyta når dei møtest. Men sjølv om omgivnadene er utsøkte, er ikkje dagens rasteplass noko særleg å skryte av. Ei asfaltert avkøyrsløse og eit par enkle bord med benkar, gir eit heller simpelt inntrykk, kan arkitekt Vigdis Helmersen på vegkontoret fortelje.

Den gamle avkøyrsla må altså vike for ein ny og meir attraktiv rasteplass. Sjølv rasteplassen er tenkt lagt i le av lave veggjar i prega betong, beplanta med villvin. Veggane er planlagt inspirerte av moloane i dette kystområdet, som ofte er bygde i betong, og skal danne eit vernande le og ei ramme kring sitjeplassane. Retninga veggane vert sett opp etter, er bestemt av eit anna særige trekk på staden – nemleg lyktestolpane.

– Dei nærverande, vèrbitne og sjarmerande lyktestolpane vert dyrka, slik at dei vert styrkte som eit av få preg mennesket har sett på naturen her ute. Lyktestolpane og vegen på land, båtane på havet, seier Vigdis Helmersen.

I forlenging av sitjeplassane mot aust er det tenkt ei brei opning mot utsikta over havet, med ein enkel

grussti ned mot sjøen. Her skal det setjast opp ein liten benk av fin stein, ein plass for draumar, med plass til to..... På veg opp att frå sjøen kan ein ta ein liten avstikkar frå stien bort til ein steil bergskrent framom rasteplassen. Ein vakker stad å sitje på ei utlagd steinhelle. Det vesentlege for stitrasèen er at den skal vere framkomeleg for rullestolbrukarar og barnevogner.

Heilt i aust er det planlagt to bygningar inspirerte av tørrfiskgjellane i området. Det eine skal vere toalettbygg, det andre ei sittegruppe under ope tak. Som lèveggane skal også bygningane setjast opp etter lyktestolpane, vinkelrett på desse, med gavlane peikande rett ut mot storhavet og utsikta.

Dagens asfaltareal er planlagt som reint trafikkareal, og for å gje bussar høve til å snu vert det laga to «lommer» på andre sida av fylkesvegen. Strekninga er så oversiktleg, og trafikken etter måten så liten, at dette synest forsvarleg. Enno er det ikkje sikkert om rasteplassen vert ferdig i år.

– Oppgåva med den nye rasteplassen, er å få dei reisande til å stoppe opp ei lita stund i denne idyllen som er her ute, seier Vigdis Helmersen.

Asfaltverket i Geitvika:

HAR SNUDD PROBLEM TIL RESSURS



I dei seinare år har det vorte stadig meir vanleg å frese gamle asfaltdekk før ny asfalt vert lagt. Dette er vurdert som ei både teknisk og økonomisk god løysing. På Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt asfaltverk i Geitvika blandar dei slik fresa asfalt inn i produksjonen av nye asfaltmassar.

Tekst og foto: Hild Nordal

Som eit resultat av planfresing over heile landet, vert det kvart år frigjort mange tusen tonn fresemasse. Delvis har fresemasse vorte sett på som eit problem, og har vorte «vekkgyemd» til fleire ulike føremål. Ein har ikkje på langt nær klart å bruke opp massen til eit slikt formål at verdien i den har vorte utnytta.

– Innhaldet i fresemassen er det

same som i vanlege asfaltdekk, fortel leiar for material- og asfaltseksjonen på vegkontoret, Sverre Digernes. – Sjølv om denne massen ikkje kan brukast opp att til dekkformål utan at den gjennomgår ein omfattande fornyingsprosess, bør det likevel stillast som krav at denne massen skal brukast opp igjen i høgverdige vegdekk, seier han.

På asfaltverket i Geitvika har dei funne løysinga på problemet med slik overflødig fresemasse. Asfalt-

båtane som tidlegare returnerte tomme til Geitvika, har sidan våren i fjor teke med seg fresemasse frå heile fylket og lagt den på lager der.

– Vi har bygd ei ny mateining på asfaltverket i Geitvika, som gjer det mogleg å blande fresemassen inn i produksjonen av nye asfaltmassar. Ved produksjonen vert det no tilsett inntil 20 % fresemasse til nesten alle massetypar. Til no har dette virka heilt fint, og analyser viser



Arbeidsformann Stig Grevsnes ved asfaltverket i Geitvika fortel om svært godt resultat med gjenbruk av asfalt.



Frå eit lite «kontrolltårn» med utsikt over heile asfaltverket, styrer Roar Liaskar alle funksjonane i anlegget via data.

ingen ulikskap i kvaliteten på asfalt med eller utan gjenbruk. Heller ikkje ute på vegen kan ein sjå eller merke nokon ulikskap, fortel Sverre Digernes.

Asfaltverket er konstruert for gjenbruk, men det var først i fjor at det nødvendige utstyret for den no aktuelle varme gjenvinninga vart skaffa. Tidlegare har det i Møre og Romsdal vore forsøkt med kald gjenvinning, utan at dette viste seg vellukka.

– I utgangspunktet er fresemassen ei verdifull masse med gode steinmateriale som eignar seg godt i vegdekke. Tidlegare var fresemassen altså eit problem, og vart ofte stua vekk eller brukt til fyllmasse i vegar. Frå miljøstyresmaktene kom det spørsmål om kvar vi gjorde av massen, og eg ser ikkje bort ifrå at det med tida kan verte restriksjonar på å bruke opp all fresemasse, seier Sverre Digernes.

Det er altså ikkje påvist ulik kvalitet mellom asfalt med fresemasse og heilt ny asfalt. Ein grunn til dette kan nok vere at det er dei mest høgverdige massane som vert planfrest og brukt på nytt.

– Med materiale frå høgverdig masse, vert vegdekket med gjenbruksmasse minst like bra og slitesterkt som ny asfalt. I Møre og Romsdal er det i hovudsak det mest trafikkerte vegnett som vert fresa. I staden for først å leggje opprettingslag på

den slitne asfalten, for så å leggje nytt toppdekke, sparer ein både tid og pengar med å frese ned det gamle dekket og deretter leggje ny asfalt, fortel Sverre Digernes.

Produksjonsprosessen med gjenbruk av asfalt er litt meir kostbar enn om ein skulle ha laga heilt ny asfalt. Men dette vert vegd opp med at ein på denne måten ikkje treng like mykje ny masse til asfaltproduksjonen, i tillegg til at ein sparer miljøet for overflødig fresemasse.

– Alt sett under eitt vil vi i Geitvika i løpet av 1997 spare om lag ein halv million kroner på å bruke gjenbruk i staden for berre ny masse, fortel Sverre Digernes.

– Ofte kostar det å gjennomføre miljøkrav som ein vert pålagde, så å spare på miljøltiltak, noko slik gjenbruk heilt klart er, det er slett ikkje verst, smiler han.

Gamal fresemasse vert blanda med nye asfalteregrediensar om lag midt i produksjonsprosessen.



POSTVEGEN BERGEN- TRONDHEIM MED PEDALKRAFT

65-åringen Ingemar Nordstrand sykla i månadsskiftet mai /juni, den gamle postvegtraséen frå Bergen til Trondheim. På den lange turen møtte han ordførarar heile vegen. I Molde vart han godt motteken av representantar frå Posten, ordførar Einar Øverås og vegsjef Karl Melby, sistnemnde klar til å slå følgje eit stykke på vegen.

Tekst: Hild Nordal Foto: Reidun Nordli

Ingemar Nordstrand har drive med restaurering av den gamle postvegen i Sogn og Fjordane, og har også skrive praktbok om den gamle postvegen til Trondheim. Dermed syntest han at han måtte prøve den sjølv på sykkel.

– Eg ønskjer å setje søkjelyset på postvegen. Enno finnast det mykje att av vegen, og mange har gjort ein innsats for å restaurere den. Likevel kan det gjerast større utbetringar. Ved å treffe ordførarar og vegsjeifar vert saka sett i fokus. Dessutan er det mange knaggar å henge denne turen på. Posten feirar 350-årsjubileum, vi er inne i Kulturminneåret, og så feirer då Trondheim 1000-årsjubileum, så den spreke syklisten.

Sykkelturen tok til ein grå morgon i Bergen 27. mai, men sidan då og heilt til Molde denne onsdag 4. juni, hadde postvegssyklaren berre flott vèr. Målet var å nå Trondheim 7. juni.

– Eg har sykla mellom 5 og 13 mil kvar dag. Mange stader er det berre restar att av postvegen, og då går sykkelturen langs landevegen, fortalde Ingemar Nordstrand like før han la ut på neste etappe.

Med seg frå samtlege kommu-



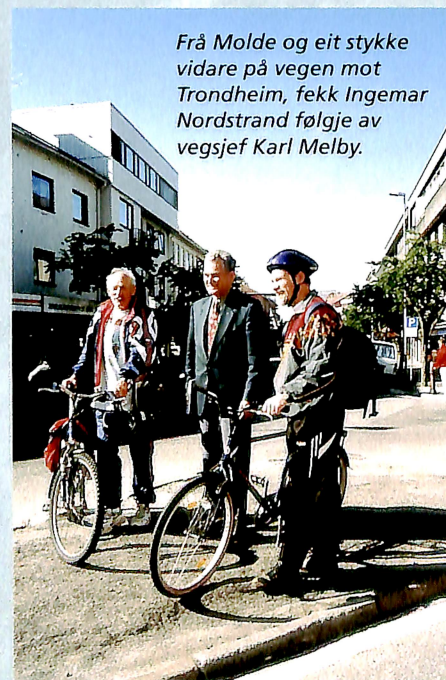
Sprekingen Ingemar Nordstrand (i midten), vart godt motteken av ordførar Einar Øverås (t.h.) og vegsjef Karl Melby (t.v.).



For anledninga var det sett opp ei utstilling rundt Den trondhjemske Postvei på Dahl Libris i Molde.

ner han sykla gjennom, fekk Ingemar Nordstrand gåver til å overrekke ordførar Marvin Wiseth i Trondheim. Frå ordførar Øverås fekk den spreke sendemannen med seg kommuneplakett og pin. Vegsjef Karl Melby las opp og overrekte sitt eige kvad til «Marvin frå Wiseth, høvding for folkeflokkane i Trondheim», i tillegg til andre gåver.

Kvadet var meint som ei helsing til 1000-årsbyen og honnør til postvegentsiasten for det karstykket han var i ferd med å gjennomføre. Vegsjefen stillte sjølv sporty opp med sykkel og hjelm, for å følgje Ingemar Nordstrand eit stykke vidare nordover.



Frå Molde og eit stykke vidare på vegen mot Trondheim, fekk Ingemar Nordstrand følgje av vegsjef Karl Melby.

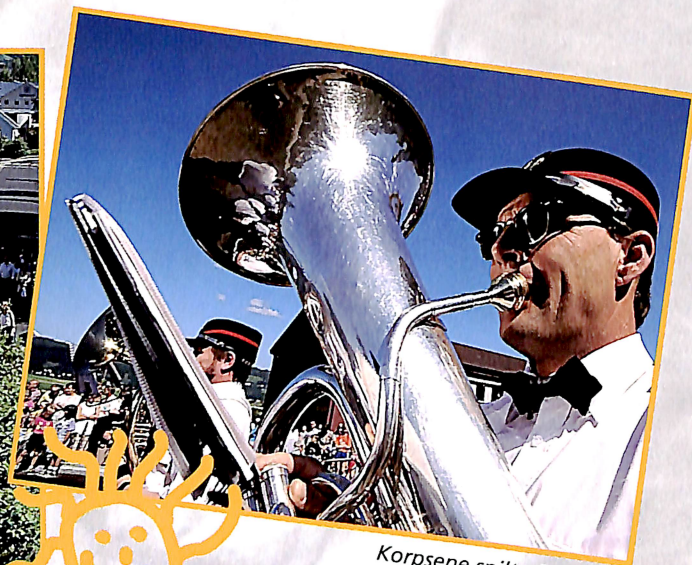
Asbjørn Eide Holten og Marie Forberg

åpnet miljøgata på Skei i Surnadal





Mange hadde møtt fram til åpninga av miljøgata.



Korpene spilte feiende marsjmusikk.

Miljøgateåpning i sommersol

«Det var litt rart ja, men vi kvidde oss ikke. Først var det litt kjedelig fordi at det ble litt lenge å vente. Men det gjorde ingen ting for det var jo så mye folk å så på. Dama som kom fra Oslo var veldig kjekk. Vi syntes det var veldig artig!»

Tekst: Wiggo Kanck

Foto: Per Tormod Nilsen



Omtrent slik oppsummerte 6-åringene Asbjørn Eide Holten og Marie Forberg fra Surnadal sine inntrykk like etter den offisielle åpninga av miljøgata på Skei i Surandal. De to gode vennene var like avbalanserte og rolige etter snorklippinga som de var da de sammen med samferdselsminister Sissel Rønbeck noen minutter tidligere har skjært snora og erklært 1. byggetrinn av miljøgata på Skei i Surnadal for åpnet.

Rammen rundt vegåpninga kunne ikke bli bedre. Værgudene var i godt lune. Et strålende sommervær, med sol fra skyfri himmel og ei «feskledd» miljøgate og ikke minst mange hundre feststemte surnadalinge så ut til å storkose seg i sommervarmen. Åpninga miljøgata ble akkurat den festdagen ordfører Bergsvein Brøske så inderlig hadde ønsket seg.

Fra tidlig formiddag spanderte Surnadal kommune «senfrokost» på alle som hadde møtt fram. Statens vegvesen viste utstillinger om «Den trøndhjemske postveg» og 2. utbyggingsetappe av miljøgata. Vegvesenets miljøgateorientering ble vist stor interesse. I ei orienteringsløype satt midt i miljøgata, måtte deltakerne svare på en rekke spørsmål omkring nytten av og løsningene som er brukt. Det vanket sykkel, gavekort, dagstur-sekk og sykkelhjem i premie på de heldige vinnerne.

Seinere på dagen spilte musikk-korpene i Surnadal opp med feiende marsjmusikk. Den snart 100 år gamle «Kleivakongen», Hans Hyldbakk, var selvsagt på plass. Statsråd Sissel Rønbeck måtte før åpnings-sermonien bort å hilse på den gamle dikteren. Møtet med Hans Hyldbakk satt hun stor pris på, kunne hun senere fortelle.

– Denne dagen kommer jeg garantert til å huske. Møtet med nordmørsk natur var storslått. Jeg kan ikke huske å ha vært i Surnadal tidligere, så dette er et møte jeg vil ta godt vare på i minnet. Miljøgata er blitt virkelig flott, og den har gitt reisende enda en god grunn til å stoppe opp og bli kjent med kommunen. Av og til får jeg høre at miljøgater bare er til ergrelse for bilistene. Men den kjøper jeg ikke. Å åpne miljøgater er det samme som å ta tilbake noe av vegrommet fra bilistene og gi det tilbake til de myke trafikanter, sa mellom annet samferdselsministeren. Samtidig som hun var i Surnadal benyttet hun anledningen til å gi nabokommunen Rindal en gave på 500 000 kroner fra staten. Pengene skal benyttes til bygging av gang- og sykkelbru over elva Rinna.

Både vegdirektør Olav Søyte-land, ordfører Bergsvein Brøske og

Vegdirektør Olav Søfteland overrekker de to snorklipperne gaver. Alle tre fikk en kopi av klipperedskapsen, som var en kopi av en kvinnekniv fra jernalderen.

vegshjef Karl Melby sa seg godt fornøyd med den nye miljøgata.

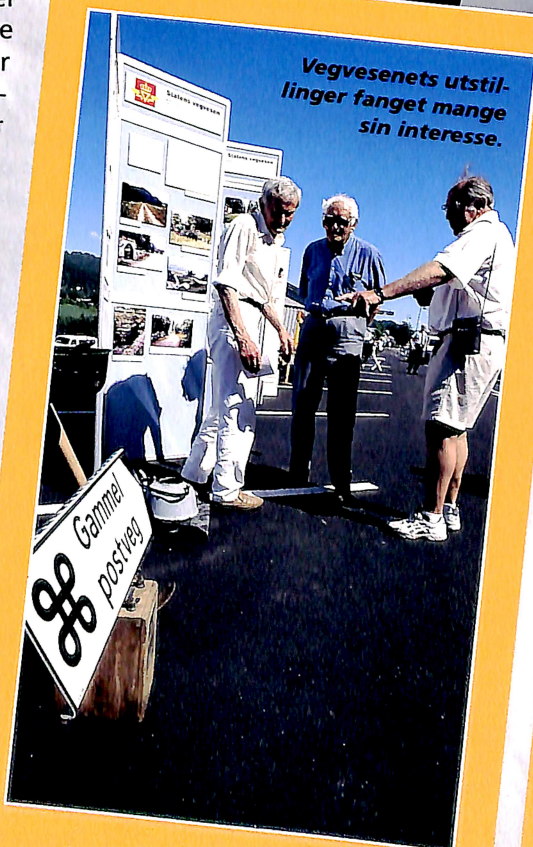
Miljøgata gjennom tettestedet Skei i Surandal kommune er resultatet av et godt samarbeid mellom kommune og vegvesen. Første byggetrinn, på 650 meter, har en prislapp på omlag 6,5 millioner kroner. Andre byggetrinn er alt i godt gjenge, og er ventet ferdig neste år. Behovet for en miljø- og trafikksikkerhetsmessig opprusting av riksveg 667 gjennom Surnadal har lenge vært åpenbar. Trafikken og fartsnivået var høyt. Det fantes ikke sikre gang- og sykkelveger, gatebelysninga var dårlig og parkeringsforholdene kritikkverdige. Miljøgata tar sikte på å sikre de myke trafikanter mellom annet ved at det er bygd tosidige fortau og gangfelt. Fartsnivået er senket ved å endre reguleringa av kjørefeltene og ved opphøyde gangfelt og fartshumper. Samtidig som lysforholdene er bedret er sidearealene regulert og gjort mer oversiktlige. Løsningene tilfredsstiller strenge miljøkrav. Godt design og rike innslag av grønt er sentrale virkemidler.



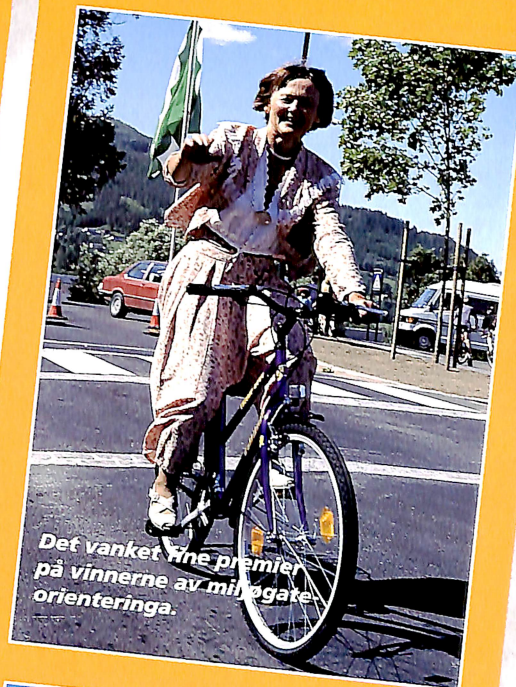
Surnadal kommune betalte senfrokost til sine innbyggere.



Liten og stor koste seg i sommervarmen.



Vegvesenets utstillinger fanget mange sin interesse.



Det vanket fine premier på vinnerne av miljøgateorienteringa.



Godt design, opphøyde fotgjengeroverganger og rike innslag av grønt er sentrale virkemidler i miljøgata.



Vegvesenet spanderte is og brus på de yngste.



Tekst: Wiggo Kanck
Foto: Reidun Nordli

Sentrumsfornyelse på Sunndalsøra

- Dette er prikken over i'en i en omfattende sentrumsfornyelse, sa ordfører Jan Silseth i Sunndal kommune da han forleden offisielt åpnet miljøgateanlegget i sentrum av Sunndalsøra. Ved å plante et tre like ved rundkjøringa understreket han sentrumsfornyelsen samtidig som han markerte avslutninga på prosjektet.

Prosjektet omfatter rundkjøring og en sterkt miljøprioritert- og trafikksikkerhetsmessig opprusting av tre av de fire armene inn til det sterkt trafikkerte vegkrysset.



berørte parter. Som en hilsen og som takk for godt utført jobb, fikk ordføreren både hagesprøyte, blomster og spaden han brukte for å plante det siste treet på anlegget. Han måtte imidlertid love å ha et ekstra godt øye med treet «sitt».

Miljøgata på Sunndalsøra, som like mye er et trafikksikringstiltak, er et resultat av trekantsamarbeidet private, kommune og Vegvesenet. Oppsummeringa vegsjeff Karl Melby gjorde på Sunndalsøra denne dagen, viste at det i Sunndal kommune det siste året er investert rundt 20 millioner kroner i ny ferjekai på Rykkjem, gang- og sykkelveg på Ålvundeid og altså miljøgate i kommunens sentrum.

Bakgrunnen for prosjektet, som omfatter rundkjøring og en sterkt miljøprioritert- og trafikksikkerhetsmessig opprusting av tre av de fire «armene» inn til krysset, var trafikkproblemene som var knyttet til krysset.

Tiltakene som er gjennomført, har de samme element og løsninger i seg som miljøgatene på Batnfjordsøra i Gjemnes kommune og Skei i Surnadal kommune har. Miljøgata fører til bedre trafikkflyt samtidig som bilistene tvinges til å sette ned hastigheten inn mot krysset. Fortau, beplantede midtrabatter, innsnevring og sideforskyvning av vegbanen og fartsdempere er noen av tiltakene. Kjørepyskologien som ligger til grunn for tanken bak løsningene og utformingen av den sterkt miljøprioriterte rundkjøringa, er at bilisten skal ha en behageligere opplevelse av å kjøre inn mot rundkjøringa. At den myke trafikant også skal føle større trygghet, er selvsagt et tungveiende argument for de løsninger som er valgt.

Ordfører Jan Silseth spanderte blomster på Vegvesenet, men disse ble stående igjen på Sunndalsøra. Kommunen hadde i timene før åpninga beplantet deler av rundkjøringa. Ordføreren berømmet ellers det gode samarbeid mellom alle

Prosjektleder Jacob Engeseth og kona Else fulgte åpningssermonien fra «sidelinja».

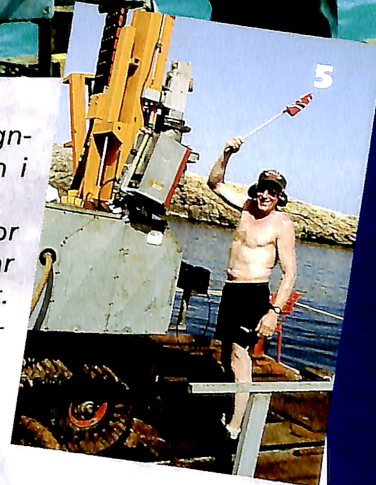


Ordfører Jan Silseth fikk et vanokanne og spaden han brukte til å plante treet med. Han måtte imidlertid love å ta godt vare på treet «sitt».

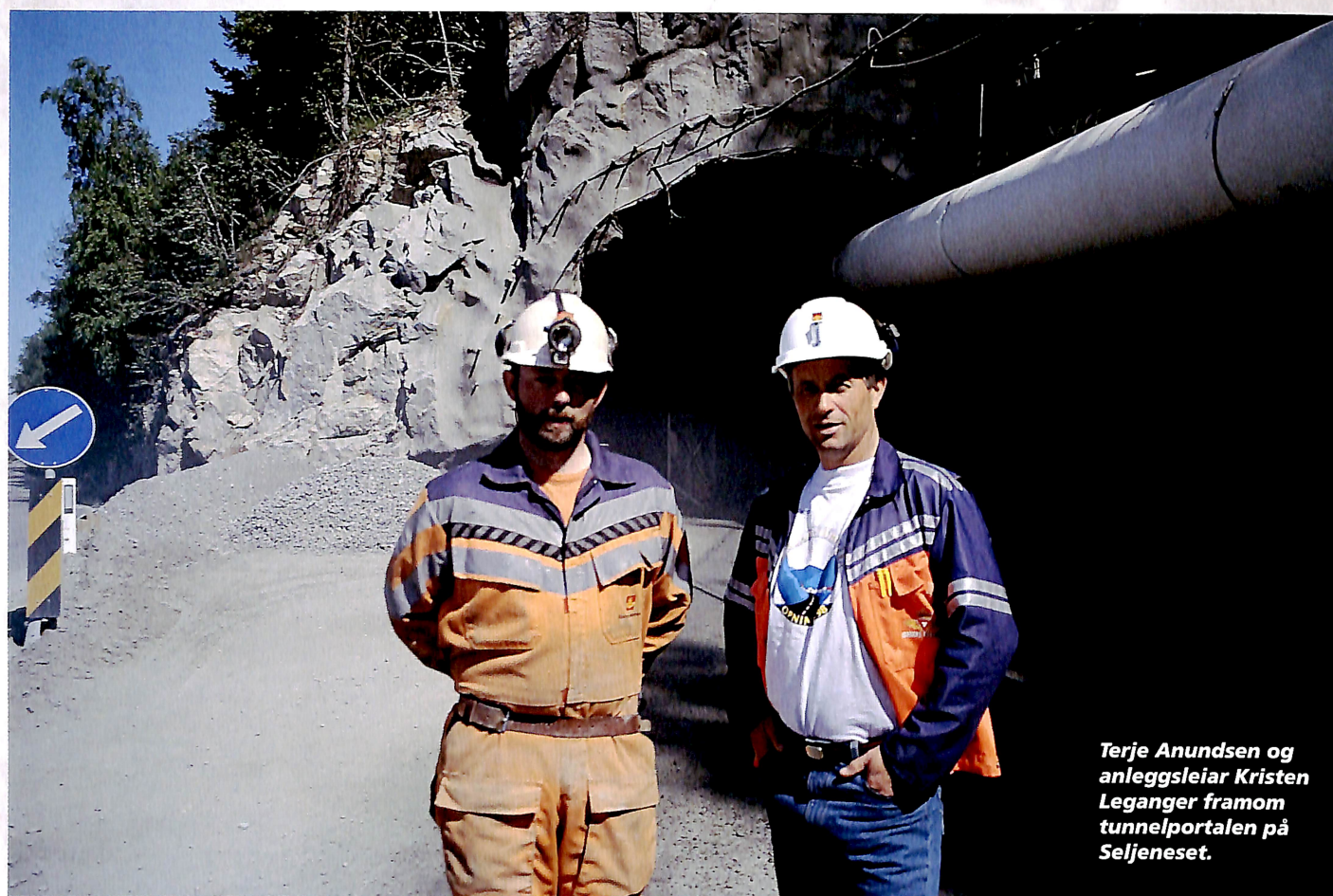


Situasjonsrapport frå grunnboring på Kreta

Etter godt og vel ein måned under sydens sol, er Bergsvein Th. Skjølvik og Odd Einar Risan tilbake i gamlelandet. Sett bort i frå dei mange arbeidstimane med opp til 36 graders varme i skuggen, har karane fått ei oppleving for livet i eit land med noko annleis kultur enn vår eigen. Her kan du sjå karane sine egne bilde, frå arbeidet med grunnboring for ein flyplass ved byen Heraklion på Kreta.



1. Frå Oslo frakta prinsesse Ragnhild karane frå vegsentralen i Molde, trygt over til Kiel.
2. Mannskapet på flåten stod for matlaginga, og svært ofte var det sjømat som vart servert. Her ute hadde kvar sin gaffel, og så åt alle frå same panna. Karane frå Molde fekk seg her mange matopplevingar dei aldri vil gløyme.
3. Der den nye flystripa skal ligge, var det tidlegare ein fin badeplass med namnet Paradis.
4. Her arbeider Bergsvein Th. Skjølvik og Odd Einar Risan med prøvetaking frå ei flåte på sjøen utanfor byen Heriaklion. Målet med undersøkingane var å eliminere vekk eit alternativ for ny flystripe, og det greidde karane til fulle.
5. 17. mai vart markert med norsk flagg på flåten ute i havet. Noko storvegs feiring vart det heller dårleg med, sidan vegvesen-karane hadde full arbeidsdag dagen etter.



Terje Anundsen og anleggsleiar Kristen Leganger framom tunnelportalen på Seljeneset.

Stordalstunnelen:

GJENNOMSLAG I MIDTEN AV AUGUST

Tekst og foto: Hild Nordal

Mindre enn 400 meter står att før gjennomslag på Stordalstunnelen. Frå Seljeneset har arbeidslaga frå Statens vegvesen i Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane, sprengt seg godt og vel 3100 meter inn i fjellet mot Dyrkorn. Likevel står det mykje arbeid att før tunnelen kan takast i bruk i juni 1998.

Sidan i slutten av mars 1996 har vegvesenet vore i arbeid med rasikring i form av tunnel, på RV 650 mellom Seljeneset og Dyrkorn i Stordal kommune. Vegstrekninga er i dag utsett for steinsprang og isnedfall, på same tid som vegen er smal og svingete.

Tunnelarbeidarane vil etter planen sjå dagens lys på Dyrkorn rundt midten av august i år. Men før tunnelen kan takast i bruk, står det att ein heil del omfattande og til dels komplisert arbeid.

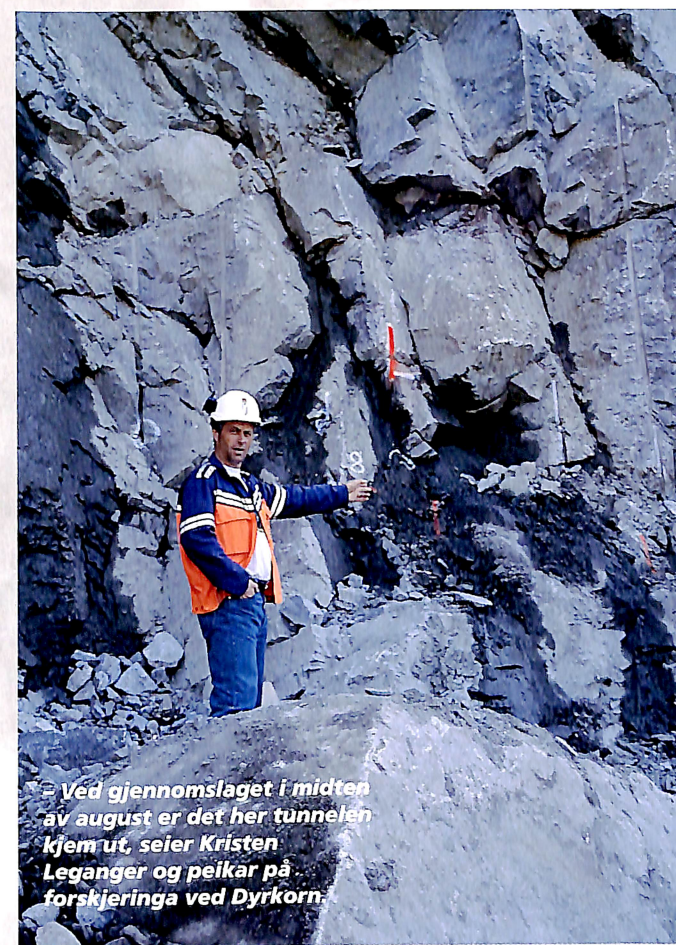
– I tillegg til at det må ryddast opp og ordnast til for veglegging og utstyrsmontering inne i tunnelen, står det føre eit nokså komplisert arbeid ved tunnelinnslaget på Dyrkorn, kan anleggsleiar Kristen Leganger fortelje.

– Innslaget til tunnelen ligg her rett under dagens veg, men då over fire meter lågare. Her må vi først altså sprengje innover og ned til vegba-

na, for så å flytte vegbana lenger inn og sprengje ned på utsida. Etterpå vert vegbana lagt tilbake, enten på fylling eller midlertidig bru, slik at vi får sprengje ned innanfor. Så kan tunnelportalen støypast, og oppå denne skal vegen til Flo liggje. Vidare utover mot Dyrkorn skal vegen gå på ei betongbru med søyler, seier han.

På Dyrkorn går tunnel- og vegarbeidet føre seg med trafikken tett innpå. Her er det så trangt at det ikkje er til å unngå at trafikken vert forstyrra. Også for karane på anleggsområdet er det ei påkjenning å måtte arbeide så tett uti vegen.

– Jamt over er den maksimale ventetida omlag 30 minutt, men ein sjeldan gong kan det faktisk vere at trafikken må vente opp i mot to timar. Dette fører naturleg nok til ein del masing frå publikum, vi har fått merke at folk er utålmodige, fortel Kristen Leganger.



– Ved gjennomslaget i midten av august er det her tunnelen kjem ut, seier Kristen Leganger og peikar på forskjeringa ved Dyrkorn.



Blide arbeidskarar sløkkjer tørsten i varmen. F.v. Martin Myrvang, Torleif Flo, Harald Loneland, Erling Pilskog og Bertel Nekstad.

På Dyrkorn er det trangt, og tunnel- og vegarbeidet må gå føre seg tett uti vegen.



– I tillegg til at arbeidarane heile tida må vere merksame på passerande bilar, vert også masinga frå trafikantane ei ekstra påkjenning, seier han.

Tunneldrifta går så det smell i fjellveggane, bokstaveleg tala. Med omlag tre salver dagleg, som kvar bryt nesten fem meter fjell, veks lengda på tunnelen jamt og trutt.

– Framdrifta går etter planen, og arbeidet har gått svært greitt til no. På førehand viste den geologiske rapporten tre svake soner innover i fjellet, men fjellet har vist seg godt å drive i og vi har passert dei svake sonene utan problem. Vi har vore borti litt sprakefjell, men heller ikkje dette har vore så gale som vi frykta. Det einaste som har skapt litt problem er ein del vasslekasje i Stordalsenden av tunnelen, men dette har minka av, seier anleggsleiarane.

– Sjølv om vasslekasjen har ført til ein del ekstrakostnader, ligg vi førebels litt under planlagt kostnad. Kostnadsoverslag for heile prosjektet er sett til 117 millionar kroner, fortel han.

Etter planen vert Stordalstunnelen omlag 3500 meter lang, med tunnelprofil T8 som har ei vegbreidde på 5,6 meter. Fartsgrensa i tunnelen er sett til 80 km/t, og største tillatne høgdje på køyretøy vert 4,5 meter. Tunnelen får innlagt lys og ventilasjon, og kabel for NRK P1 og redningsfrekvens.

– For å sikre tryggleiken til tunnelbrukarane får tunnelen også havarilommer og snuplass for store bilar, samt nødtelefon for kvar 500 meter og brannsløkkingsapparat for kvar 250 meter, fortel Kristen Leganger.

Arbeidet med tunnelen går føre seg i samarbeid mellom vegkontora i Møre og Romsdal og Sogn og Fjordane, med omlag halvparten av mannskapsstyrken frå kvart fylke. Anleggsleiar Leganger fortel at det er nokså vanleg at dei to fylka gjer byttearbeid.

– Mitt inntrykk er at det har utvikla seg eit godt kameratskap på tvers av fylkesgrensene, og det synest som om karane trivast på arbeidsplassen. Eg trur den positive tonen dei i mellom, gjer det lettare å gjerje godt arbeid, og det må eg virkelig få understreke at dei gjer. I tillegg bur arbeidarane fint i heilt ny brakkeleir med alle fasilitetar, der dei også har utstyr til å drive med steinsliping. Karane har vorte ivrige på å lage steinsmykke, og er også flittige å bruke båten dei har tilgjenge til, fortel han.

Så er det berre for oss andre å køyre varsamt på den smale og svingete Stordalsvegen, medan vi ventar på at ein bein og trygg veg gjennom fjellet står ferdig i juni neste år.

– Det har vore snakka litt om ei skikkeleg opning når tunnelen skal takast i bruk, men enno har vi god tid til å planlegge dette. Slik eg ser det vil det i alle fall vere naturleg å markere eit så stort prosjekt, smiler ein nøgd anleggsleiar Kristen Leganger.

Høyt opp og langt fram for ny bru over Skodje-straumen:

PRIS 100 MILLIONER

Ny bru over Skodjebraumen på riksveg 661 i Skodje kommune vil kome på ein stad mellom 48 og 76 millioner kroner, alt etter kva for løysing som blir valt. Tilsaman vil bruprojektet med tilstøytande vegar, vegkryss og tunnel kome på meir enn 100 millioner kroner.

Tekst: Wiggo Kanck

Dei tre konsulentane som i mai presenterte løysingar for nye bru hadde i sine åtte alternativ lagt stor vekt på økonomien i prosjektet, samstundes som det sterkt vart understrekt at ei ny bru ikkje må skjemma landskapet og at ho må ha ei levetid på minst 100 år.

Arkitekt Knut Selberg frå Reinertsen Engineering, ein av dei tre konsulentane, understrekte dei estetiske sider ved bruprojektet da han under presentasjonen sa at; – Ein bygger ikkje Rema 1000 ved sidan av Nidarosdomen og ein bør heller ikkje bygge kva som helst ved sidan av det arkitektoniske meisterverket som Straumsbrua er.

Medan den snart 75 år gamle brua over Skodjebraumen ikkje toler trafikken etter at skadeutviklinga har auka sterkt dei siste åra, er den tilstøytande og like gamle brua over Eggestraumen i langt betre forfatning. På Skodjebraumbrua er det avdekka omfattande sprekkadar og forvitring etter frost. Det indre avrenningssystemet i brua er ikkje så effektivt som det

var. Dette igjen gjer at sementen mellom teglsteinane smuldrar opp og teglsteinane løysner.

Overingeniør Anders Moen ved vegkontoret understreket at einaste aktuelle løysing er ny bru, men seier samstundes at Statens vegvesen i samarbeid med andre må arbeide for at det skal verte avsett tilstrekkelige midlar for bevaring av den flotte brua frå 1922.

Dei tre konsulentane Aas-Jacobsen, Instanes A/S og Reinertsen Engineering tilrådde alle ei løysing for ny bru der bruk av boge som eit berande element mellom landsidane var framtrudande. Medan Aas-Jacobsen foreslo ei overliggjande boge med køyrebana på eit vis hengjande i kablar, foreslo de to andre løysingar med underliggjande boger. Materialbruken i løysingane varierar mellom ulike variantar mellom stål og betong. I sine løysingar er konsulentane opptatt av at ei ny bru må «spille på lag» med gamalbrua, likevel utan å kopiere ho. Vidare vert det lagt vekt på at ei ny bru må

ligge lågt i terrenget for å skjerme minst mogeleg for den gamle.

Lengda på ei ny bru vil truleg verte på rundt 180 meter med ei høgde på rundt 17 meter.

– Det som no står att er å velje mellom desse alternativa og ikkje minst skaffe pengane. Ny Skodjebrau står ikkje på nokon vegplan, og i dag finst det ikkje ei krone å bygge den for. Skal brua kome før dei neste 10–15 åra, må pengane kome som ei resultat av sterkt politisk press. Straumsbrua over Skodjebraumen vil ikkje tole den aukande tungtrafikken, seier Andres Moen, som elles er godt nøgd med forslaga og den måten konsulentane har løyst oppgåva på.

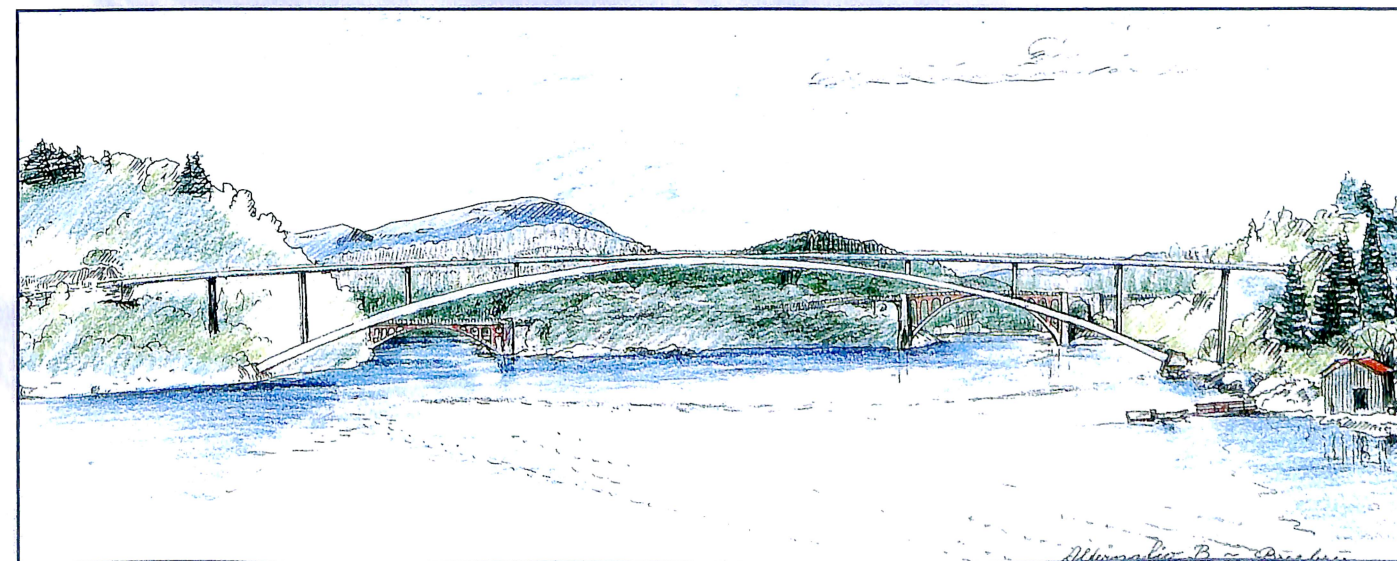
Han fortel vidare at det truleg vert sett ned ein komité som skal kome med val av brutype. Ein slik komité kan verte sett saman av representantar frå Riksantikvaren, Fylkeskulturkontoret, ein arkitekt, Skodje kommune og Statens vegvesen. Men til sjuande og sist er det likevel Skodje kommune som må velje kva for bru som skal byggjast.

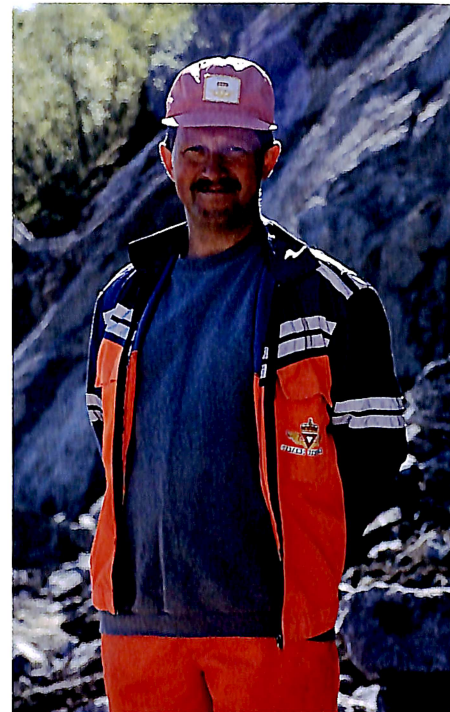


Over: Aas-Jacobsen ser for seg ei bogebrau med overliggjande boge og hengjande køyrebane.

Til venstre: Reinertsen Engineering tenkjer seg ei ny bru med ein underliggjande boge.

Under: Instanes AIS meiner ei såkalla sprengverksbrua er ei god løysing for ny bru over Skodjebraumen.





Formann Gunnar Rovde fortel at arbeidet ved Voldshammaren går greitt, og at det ikkje har vore problem så langt.

Vegen forbi anleggsområdet i Voldshammaren er periodevis stengd kvar dag, og trafikantane kan risikere å måtte vente på å få passere i opptil to timar.

Tunnel gjennom Voldshammaren til nyttår

Arbeidet med å lage forskjeringar for tunnel gjennom Voldshammaren på riksveg 652 mellom Lauvstad og Velsvik, har gått føre seg sidan midten av februar i år. Når 1998 står for døra, vil til mange si store glede, ein 250 meter lang tunnel erstatte vegen som i dag går på ei fjellhulle.

Tekst og foto: Hild Nordal

Under arbeidet med å sprengje ut forskjeringane for tunnelpåhogga frå kvar side, har Statens vegvesen Møre og Romsdal sett seg nøyde til å stengje vegen i kortare perioder grunna sprengingsarbeid. I samband med trafikkhindringane har Vegvesenet oppretta ein eigen informasjonstelefon, der trafikantane kan få informasjon om vegen er stengd eller open.

– Stenginga er nødvendig for at vegsambandet skal verte betre, fortel prosjektleiar Rolf Arne Hamre, og bed om forståing frå trafikantane.

– Sprengingane har gått føre seg så nær riksvegen at stein og fjell har falle ned på vegen, og det har måtta rydding og sikring til før ein har kunna opna vegen igjen, seier han.

Eksisterande veg forbi Volds-

hammaren er smal og har svært dårlege kantar og bereevne.

I førkant frykta Vegvesenet at parti av den dårlege vegen ville ramle fjorden i samband med sprengingane, men dette er heldigvis unngått, og også resten av arbeidet har gått greitt. Til prosjektet ved Voldshammaren har Statens vegvesen femten millionar til rådvelde, og i tillegg til tunnelen rekk pengane truleg til fast dekke på vegen frå Velsvika og gjennom tunnelen.

– Det vil framleis stå att ein del grusveg og dårlege parti, men den verste strekninga der vegen i dag går på ei fjellhulle i Voldshammaren, vert i alle fall utbetra. Sjølve tunnelen er kostnadsrekna til 12 millionar kroner, så vonleg kan vi få noko ut av dei tre resterande millionane. Likevel vil det etter at arbeidet er fullført, stå att fleire kilome-

ter smal grusveg med til dels dårleg standard på strekninga mot Lauvstad, seier Rolf Arne Hamre.

Utbetringa av Voldshammaren fører ikkje berre til trygg tunnel, men også breiare veg. Deler av vegen som no berre er 3,5 meter brei, vil få seks meter breidde med gul stripe. Med andre ord tofeltsveg. All masse frå arbeidet skal nyttast til å utvide riksvegen så langt ein kjem i begge endane av tunnelen.

På Rovde-sida er forskjeringa allerede klar, og berre sluttarbeidet gjenstår på Lauvstad-sida. Arbeidet med sjølve tunnelen skal etter planen setjast i gang i september, og ved jule- og nyttårstider i år er det meininga at den 250 meter lange tunnelen skal stå ferdig.

Den verste strekninga går i dag på ei fjellhulle i hammaren.

All masse frå anleggsarbeidet vert nytta til å utvide riksvegen så langt ein kjem ved begge tunnelopningane.



Ny vedlikehaldsstandard:

Færre ulykker?

Har den nye vedlikehaldsstandarden for vinterdrifta gitt færre ulykker? Ulykkestala for sist vinter er dei lågaste vi har hatt dei siste åra. Ulykkestala for vinteren 96/97 viser at vi hadde totalt 141 ulykker med personskade på riks- og fylkesvegane i fylket vårt. Til samanlikning var det vintrane frå 92/93 og til og med 95/96 i gjennomsnitt 188 ulykker.



Tekst og foto: Steinar Vestnes

Færre ulykker

I gjennomsnitt kom litt over ein person kvar dag til skade i vårt fylke sist vinter.

Av dei i alt 211 personane som vart skadd sist vinter vart 32 alvorleg skadd/drepne. Over halvparten av desse 32 var innblanda i ei møteulykke.

Av ulykkestala kan ein også sjå at det var prosentvis færre alvorlege trafikkulykker på det salta vegen enn på den delen som ikkje er salta. Av dei 141 ulykkene som var på riks- og fylkesvegane vart 15,2% av dei skadde alvorleg skadd. Av dei 45 ulykkene som var på salta veg vart 8,8% av dei skadde alvorleg skadd. Dette viser at det er godt samsvar mellom det som SINTEF har kome fram til når det gjeld alvorlegheitsgraden på ulykker på salta veg og det som verkeleg skjer i vårt fylke.

Oppretthald standarden

Det har vore ein reduksjon i talet på trafikkulykker med personskade dei siste vintrane. Dersom dette skal fortsette trur eg det er viktig at

vi også vidare no prioriterer det trafikkretta vegvedlikehaldet om vinteren. God friksjon blir difor også til neste vinter eit viktig virkemiddel i arbeidet for å få færre trafikkulykker. God friksjon vil også redusere talet på alvorlege ulykker. I overgangane mellom haust/vinter og vinter/vår må vi fortsette å salte og strø preventivt. Vi må hjelpe trafikantane til å lykkast, dvs unngå ulykker. Vi veit at trafikantane treng tid for å omstille seg frå sommar- til vintervegar. Farta blir ofte for høg dei første dagane med snø eller is på vegen. Vår oppgåve blir då å syte for at friksjonen er så god som mogeleg, og at vi har få standardspang.

Rett og god informasjon

Oppsetting og ikkje minst utskifting og vedlikehald av skilt blir også viktig. Det er viktig at trafikanten får rett informasjon på rett stad og at den er godt synleg til alle tider. Vi må ikkje gløyme at trafikanten må både sjå og oppfatte før han kan handle. Å halde skilt og anna vegutsyr fri for snø kan ofte virke bagatellmessig, men i sanninga kan det innebere liv eller

Å halde skilt og anna vegutstyr fri for snø kan virke bagatellmessig, men i sanninga kan det innebere liv eller død.

død. Ei bakgrunnsmarkering som er dekt til med snø på ein vinterveg eller eit fareskilt med dårleg refleks ein regnvåt haustkveld er sjølsagt særleg farleg for ein ukjent trafikanter. Alle som ferdast etter «vegane våre» prøver sjølsagt heile tida å unngå ulykker.

Fleire 6-åringar

Til neste vinter vil truleg også fleire 6-åringar nytte gang- og sykkelvegane våre og då særleg til og frå skule. Vi må difor hugse på at frisikt i kryss og kryssingspunkt blir svært viktig. Kryssområda må difor ryddast for snø og andre ting som sperrar for frisikta. Kanskje bør vi også vere ekstra nøgne med at friksjonen ved desse punkta også blir så bra som mogeleg. Standarden i vinterdrifta kan både bli for høg og for lav. Eg synest det er lettare å diskutere kva vi kan gjere annleis når standarden har vore for høg enn kva vi kunne ha gjort betre slik at vi kunne ha unngått ei trafikkulykke.



Den «nyspreke» gjengen er fra venstre: Håkon Sudmann, Sylvfest Bell, André Moltubakk, Trygve Vestad, Erik Hartmann, Per Åge Brevik, Harald Oterhals og Rolf Arne Hamre.

Som en god årgangsvin.....

Tekst: Harald Oterhals, oppmann

Vegvesenet har i en årrekke hatt det for vane å hevde seg godt i bedriftsserien i volleyball. Vårt førstelag har siden bedriftsvolleyballen startet opp på slutten av 60-tallet inntatt en av de fremste plassene i serien, og dette har på en måte vært vår «paradegren». I årets vinterserie sto laget imidlertid for en prestasjon vi må 23 år tilbake for å finne, i det laget maktet å gå helt til topps.

Flere av spillerne har vært med nesten siden den gang, så dette var selvsagt «stort» og etterlengtet. Grunnlaget for seieren er lagt gjen-

nom iherdig trening hver fredagskveld fra september i fjor til ble serien avsluttet sist i april. Mye av æren for bragden må tildeles spillende trener Erik Hartmann. Med stor tålmodighet har han greid å få spillerne i sin beste alder til å nå enda nye høyder.

Spillende trener Erik Hartmann har mye av æren for årets seier i bedriftsserien.





Gulljenter i jubelrus! Unni Vassgård (t.v.), Anne Trine Hoel, Inger Lise Stokkeland, Hilde Moltumyr, Sonja Moltumyr, Anni Kari Pedersen, Ruth Myklebust og May Britt Eidseter kunne slippe jubelen løs etter finaleseieren mot Vegdirektoratet.

«Son-ja» skal det gjøres!

– Det er nesten så vi selv ikke tror det er sant. Men det må det jo være. Vi vant 2–0. Vi hadde ingen planer eller tanker om å vinne Vegcupen før vi dro til Lillestrøm. Men troa på «VM-seier» økte utover i turneringa.

Tekst og foto: Wiggo Kanck

Dette sa kaptein og drivkraften bak Statens vegvesen sitt damelag i fotball, Anni Kari Pedersen, etter at laget hadde slått favorittene og de siste års vinnere Vegdirektoratet 2–0 i finalen på en av treningsbanene bak Åråsen stadion på Lillestrøm.

Nå er det imidlertid ikke første gangen at damene fra Møre og Romsdal gjør det godt i etatsmesterskapet. Et finaletap for to år siden og sterk innsats i tidligere turneringer – og ikke minst god trening i vinter – la grunnlaget for finaleseieren.

– Respekten for de andre lagene var stor før turneringa startet, og

den ble ikke akkurat noe mindre da vi mellom egne kamper benyttet tida til å se motstanderne spille. 1–0 seieren over «erkerivalen» Sogn og Fjordane i semifinalen og 2–0 seieren over Vegdirektoratet i finalen, med vegdirektøren som ivrig tilskuer og supporter for «egne damer» smakte godt, medga flere av damene etter finaleseieren.

Før Rogaland ble sendt av bannen med 1–0 tap, innledet damene mesterskapet med å vinne 7–0 over Østfold.

– Det kan bli vanskelig å gjenta seieren, men vi får prøve å forsvare den neste gang Vegcupen blir arrangert. Vi tok vegsjefens oppfordring på alvor, og at vi klarte å innfri andres ønsker om VM-gull var



Herrelaget som opppassere etter damenes historiske «VM-seier».



Anne Trine Hoel i herlig driv. Her i kampen mot Østfold som endte med 7-0 seier.



Siv Ingrid Strømsnes tøyer ut etter enda en seier.

Lagets sikre siste skanse, Ruth Myklebust, ser ut til å være reint så fornøyd.



En noe betenkt Vegdirektør kan bare konstantere at damene «hans» tapte finalen.



Avslapping mellom kampene. Hilde Moltumyr, Ruth Myklebust og Unni Vassgård nyter sommervarmen.



moro, sa Siv Ingrid Strømsnes som også kan se tilbake på «VM-seier» med Sogn og Fjordane.

Foruten Siv Ingrid Strømsnes og Anni Kari Pedersen, sørget Unni Vassgård, Hilde Moltumyr, Sonja Moltumyr, Inger Lise Stokkeland, Anne Trine Hoel, Ruth Myklebust og May Britt Eidseter for Møre og Romsdals første fotball-gull og første seier i et lagmesterskap.

Møre og Romsdals herrelag skal vi ikke glemme i «jubelrusen». Laget maktet ikke å følge opp damenes seier. Innledningsvis ble det en seier, en uavgjort og et tap – og ett poeng for lite til å gå videre til kvartfinalen.

Samtidig som spillerne på herrelaget priser damenes seier, lover de selv å komme sterkt tilbake om to år og til neste «VM-turnering».

PS. Under vegsjefens «hyldningsfest» vanket det to hyggelige «telegram» til damene.

Vi gjengir begge:

«Jeg setter pris på damer og sport! helst da på de som seiler litt fort om fotball er det ikke så mye jeg kan Gratulere til Møre med damer som vann Hilsen Sonja sin sportslige mann!
(Son-ja skal det gjøres) Harald

«Til våre fotballdamer i Molde: Vegvesen-damene er voldsomt spretne og sjelde er de særlig gretne. Vi kjøper klubber i øst og vest men oppe i nordvest er de aller best! Med VM-tittel ønsker vi hjertelig til løkke med fotball-hilsen fra Gjelsten og Røkke»

Lars E. Skjeggstad 100 år 30. mars 1997



Tekst og foto: Tore Andersen

Hovedtillitsmannen for NAF besøkte Lars E. Skjeggstad på Tresfjorden trykdeheim, og ble der tatt imot av en blid og fornøyd jublant, selv om det ennå var tre dager igjen før den store dagen. Jubilanten ble oppriktig glad da han hørte at besøket var fra Vegvesenet og hadde med gaver.

Lars E. Skjeggstad ble hedret med bok og blomster fra Statens vegvesen Møre og Romsdal, og med enda mer blomster fra Norsk Arbeidsmandsforbund.

Til daglig leser 100-åringen aviser og følger godt med i det som skjer. Han forteller at han har det veldig bra, og at han trives på trykdeheimen.

Da hovudtillitsmannen skulle undersøke litt om Lars E. Skjegg-

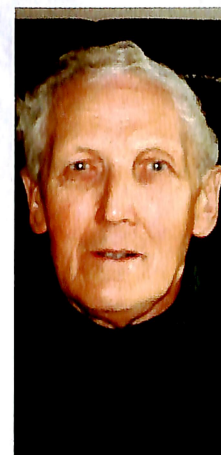
stad og hans tid i Vegvesenet, møtte han på problemer. Men det er vel også naturlig, ettersom jublanten gikk av med pensjon i 1965.

100-åringen har vært med på mye når det gjelder samferdsel i vårt fylke. Hør bare her. Raumbanen 1917–1918, Vestnes–Sjøholt 1919–1923, Kjøpstad-Vestnes grense 1936–1940, og til slutt riksvegvedlikehold Ørskog–Åndalsnes 1965.

Tjenestetiden, i alt 283 pensjonsgivende måneder, er – sett bort i fra 1917–1918 da han var i tjeneste ved Raumbanens forlengelse – opparbeidet ved Vegvesenets anleggs- og vedlikeholdsdrift.

Lars E. Skjeggstad er altså en skikkelig veteran, og vi føyer oss til gratulantene og ønsker han enda mange gode år.

25 års medlemskap



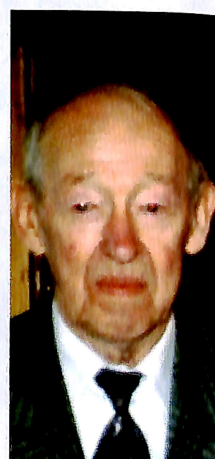
Oddmund Skavnes, Vestnes



Gunnleif Tangen, Midsund



Kristian Henden, Surna



Odd Måløy, Gurskøy



Aagot Flaa, Ålvundeid



Jorunn Torvik Støvreid, Åheim



Paul Furseth, Stranda



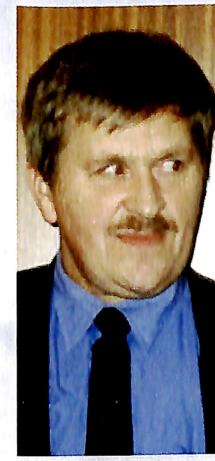
Fredrik Ingvald Andersen, Sykkylven



Erling Gausdal, Geiranger



Anders Ulvestad, Vestnes



Ottar Hansgård, Hustad



Per G. Silnes, Eide



Emil Istad, Kleive



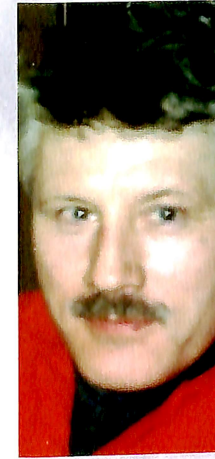
Helge Antonsen, Skåla



Johannes Nordgård, Tustna



Konrad Gautvik, Aure



Magnar Kopparnes, Eidså

40 års medlemskap



Ragnvald Årdal, Gurskøy



Karstein Åsen og Oddvar Toven, begge fra Eidsvåg

Jubilanter i Norsk Arbeidsmandsforbund



Returadresse:
Statens vegvesen
Møre og Romsdal
Fylkeshuset
6400 Molde



Foto: Per Tormod Nilsen

God sommer!