



Statens vegvesen
Møre og Romsdal

VEGDIREKTORATET

16-03-1999

BIBLIOTEKET

veg og virke

Nr. 1 – 1999/27. årgang

Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt bedriftsblad



Veg og kulturmiljø

I samband med ein samferdslehistorisk ekskursjon til Romsdalen i fjor haust vart det lyst ut ein fotokonkurranse. Bileta vart utstilt på vegkontoret og dei tilsette kunne stemme på sine favorittar. I tillegg vart det nedsett ein fagjury, Halgeir Brudeseth, Kristine Bjørndal, Kjetill Kjersem, Vigdis Helmersen og fotograf Arne Stømme, som peika ut følgjande vinnarar; 1. Anders Moen – «Undring», 1,5. Thea Solholm – «På veg inn i grotten», vidare Solveig Eik – «Troll under Fantehellaren», Anne Trine Hoel – «Kvil i fred» og «På gjengrodde stiar».

Folkejuryen hadde følgjande vinnarar; 1. Anne Trine Hoel – «På gjengrodde stiar», 2. Anne Trine Hoel – «Krafttak», 3. Thea Solholm – «På veg inn i grotten», 4. Solveig Eik – «På kvilesteinen», 5. Terje Lindstad – «Kulturminne og naturminne», 6. Anne Trine Hoel – «Positur i fin natur».

Vinnarane vart behørlig applaudert og premiert under vegkontoret sin julekaffe i desember.

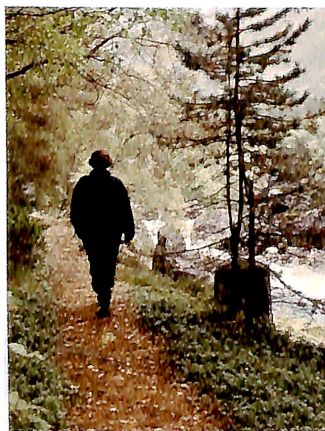
(Reidun Øverland)



«Undring» fotograf Anders Moen – Ei god forteljing om ny og gamal tid, aukande interesse for gamle vegminner i det moderne Vegvesenet. Godt valt motiv med kraftfulle farger, var juryen sin kommentar.



T.v.: «På veg inn i grotten» fotograf Thea Solholm – Flott komposisjon, levande motiv, finer linjer og stor djupne. Overeksponering av forgrunnen reduserer heilskapsinntrykket noe, var juryen sin mening om bilete. T.h.: Folkejuryen sin favoritt, «På gjengrodde stiar» fotograf Anne Trine Hoel.



Skriv Norden sin veghistorie

Kjell Hegdalstrand frå Hamar har fått i oppgåve å skrive nordisk veghistorie på bestilling frå Nordisk Vegteknisk Forbund. Boka skal vere ferdig til forbundets kongress som arrangeres i Malmö i år 2000, kan Hamar Dagblad melde.

Boka, som vil innehalde beretningar frå Hegdalstrand sine møte med vegfolk i Norge, Sverige, Finland, Danmark, Færøyane og på Island, er det 15. verket han gjer ut.

Kjell Hegdalstrand fekk i 1997 overrekt Kongens fortjenestemedalje i gull av fylkesmann Sigbjørn Johnsen for sitt arbeid som samlar av Vegvesenet sine historier. Hegdalstrand, som opprinneleg kjem frå Molde, begynte som bud ved vegkontoret i Møre og Romsdal før han i 1952 tok til i Statens vegvesen Hedmark. Han kunne i mars 1997 sjå tilbake på 50 år i etaten. (Reidun Øverland – foto: Wiggo Kanck)

Vi gratulerer!



50 år

Ottar Ringstad, Haddal
Ove Lars Strømme, Molde
Trygve Sekkenes Vestad, Molde
Per Georg Brandli, Isfjorden
Per Gudmund Silnes, Eide

17. mars 1999
17. mars 1999
4. april 1999
15. april 1999
23. april 1999

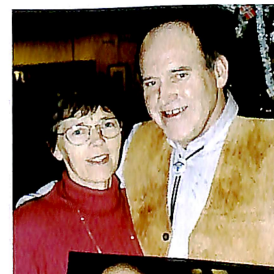
60 år

Anders Sigbjørn Moen, Molde
Sigmund Mek, Folkestad
Erling Rødven, Molde
Kirsten Skarvøy, Vevang

12. mars 1999
26. mars 1999
13. april 1999
29. april 1999

Jubilantar

Tida går fort, og det gjer og åra i Statens vegvesen. Under den tradisjonelle julekaffen ved vegkontoret i desember, vart tre nye medarbeidar heidra for 25 og 40 års teneste. Først sekretær Ruth Rønstad og oppsynsmann Rolf Dalsbø kunne ved utgangen av 1998 sjå tilbake på 25 års teneste, medan avdelingsingeniør Alf Hjelvik no har passert 40 år i Statens vegvesen. Administrasjonssjef Knut Nauste overrakte jublantane kvar sitt armbandsur. Vi gratulerer! (Wiggo Kanck)





Statens vegvesen Møre og Romsdal

veg og virke

Statens vegvesen Møre og Romsdal
sitt bedriftsblad

Nr. 1 - 1999 / 27. årgang

Utgitt av:

Statens vegvesen Møre og Romsdal
Fylkeshuset, 6404 Molde
Tlf. 71 25 80 00
www.vegvesen.no/moreogromsdal

Redaksjonen:

Wiggo Kanck – redaktør,
Reidun Øverland

Redaksjonsutval:

Jonny Eikrem, Anders S. Moen,
Oddbjørn Pladsen, Hermund
Vebenstad, Kolbjørn Engen, Tore
Andersen og Thea Solholm.

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

Framsida: Frå opninga av
Åsbøen-Haugen på riksveg 671.
Foto: Reidun Øverland

Baksida: Riksveg 64 Atlanter-
havsvegen. Foto: Wiggo Kanck

Layout: Reidun Øverland, EKH trykk
Sats og trykk: EKH trykk, Molde
Opplag: 1900

Deadline for neste nummer:
30. mars 1999.

Av innhaldet

Prosjekterte ferjekaier i Danmark	4-6
Funksjonskontrakt	7
Tema; store prosjekt	8-13
Ny veg til Todalen	14-15
Siste dag for Ulf Myhre	16
Minnesmerke på Trollstigen	18-19

har vi tid og råd til trafikktryggleik?

Trafikkulykkene i Møre og Romsdal i 1998 kosta samfunnet ca. 900 mill. kroner – i tillegg til menneskelege smerter og fortviling. Dette utifrå at det i Møre og Romsdal var ca. 450 trafikkulykker med personskadar. Oppnår vi ein reduksjon på f.eks. 5 % av personskadeulykkene i Møre og Romsdal tilsvarende 22 ulykker, vil vi spare samfunnet for 44 mill. kroner. Kva skal til for at vi kan oppnå ein slik reduksjon? Kva kan du/eg gjera? Kva kan Vegvesenet gjera? Satsar Vegvesenet på dei rette tiltaka?

I 1998 vart 24 personar drepne i trafikkulykker i Møre og Romsdal. Om alle følgde fartsgrensene, ville vi på landsbasis ha spara 80 menneskeliv. Statistisk svarar det til 6 sparte liv i Møre og Romsdal. Det krev at kvar av oss i gjennomsnitt må opphalde oss 1 minutt og 37 sekund meir i bilen pr. dag, dersom vi dagleg kjører 40 minutt. Er det å krevje for mykje av oss? Dersom alle i tillegg brukte verneutstyr og følgde dei andre trafikkreglane, ville talet på drepne i trafikken bli redusert med 50 %. Men det er kanskje å krevje for mykje av oss – eller?

Det viktigaste den enkelte kan byrja med er likevel å vere meir «menneske» i trafikken, dvs. vise meir omsyn til andre trafikantar og tilpasse farta etter sikt og føre. Det er ikkje å leggja skjul på at vi alt for ofte ofrar trafikktryggleiken til fordel for å kome fort fram.

Vegvesenet har ansvaret for t.d. drift og vedlikehald av vegane – og vi har eit stort ansvar der, idet drift og vedlikehald er rammefaktorar for sikker trafikkavvikling. For mange er derfor trafikktryggingsarbeid og det som gir best effekt i høve til det, berre knytt til fysiske tiltak og drift og vedlikehald av vegar. Dette sjølv om det er kjent at menneskeleg åtferd og feilhandlingar er årsak til ca 90 % av trafikkulykkene.

Vi registrerer at talet på ungdomsulykker er veksande – spesielt for aldersgruppa 15–24 år. Kan Vegvesenet gjera noko for denne gruppa? Eg meiner – ja!

Det er mange aktørar som arbeider for trafikktryggleik for- og blant ungdom, men det er likevel behov og plass til Vegvesenet i denne samanheng. I tillegg til at vi til ein viss grad «styrer» trafikkopplæringa via førerprøva, kan og bør vi engasjere oss på eit tidlegare stadium i trafikkopplæringa. Forsking viser at ferske førarar er mykje meir utsette for trafikkulykker enn erfarne førarar. Ein 18-åring er 40 gonger meir utsett for utforkjøringsulykke enn erfarne førarar. Dette er i utgangspunktet naturleg, idet dei ferske førarane manglar erfaring i å vurdere og takle nye trafikksituasjonar. For å motverke dette er det nødvendig å stimulere til auka mengdetrening før dei får førerkort. Her er eitt felt Vegvesenet kan bidra med og vere pådrivar for.

Erfaringane viser at dersom ein set fokus på konkrete tema/område – og det vert sett inn tiltak, omtale og diskusjon om temaet – fører dette til at det har ein trafikktryggingseffekt. Vi viser til tiltak i tilknytning til 6-åringane på skoleveg, der både Vegvesenet og andre har satsa.

Som etat har vi mange tiltak vi kunne satsa på, men for å oppnå effekt på lang sikt må dei gode og rette tiltaka repeterast ofte - idet det kjem nye trafikantar/førarar til heile tida. Dette kostar sjølvsgagt både menneskelege og økonomiske ressursar.

Er Vegvesenet forebudd og villig til å satse på denne gruppa?



Kjell Ramstad
Kjell Ramstad
leiar trafikktryggingssesksjonen



Til venstre: Leonhard Dahl forteller at det er første gang bru- og ferjekaiseksjonen har prosjektert ferjekaier utenfor Norge.

Til høyre: Ferjeforbindelsen Esbjerg-Fanø er Europas 12. største ferjesamband. Selv en «blåkald» januar dag var trafikken stor.



ferjer ved Langstein Slip og Båtbyggeri i Tomrefjorden. Representanter fra rederiet hadde flere turer til Tomrefjorden i samband med byggeoppdraget. Etter samtaler med Vegdirektoratet ble så kontakten til ferjekairådgiver Leonhard Dahl og hans folk på vegkontoret i Molde etablert.

Ferjekairådgiver Leonhard Dahl forteller videre:

– Danskene kjente nok helt sikkert til våre løsninger på et tidlig tidspunkt i prosessen. For to år siden var vi sammen med representanter for rederiet på ei befaring på Nordmøre. Etter denne befaring på Nordmøre, fant Scandlines tydeligvis våre løsninger så gode at vi kort tid etter fikk oppdraget med å prosjektere kaiene.

Oppdraget og erfaringene fra Danmark vil komme til nytte i Norge. Det planlegges ferjekaibruere på samme størrelse i Vestfjordsambandet i Nordland.

– Den største utfordringa var å få til en separasjon av gående passasjerer og biler. I samarbeid med Scandlines valgte vi å bruke ei 7,0 meter brei ferjekaibru. 2,30 meter ble brukt til gangvegen og 4,70 meter til bilene. Ferjene har sykkeldekk som ligger omlag 3,0 meter høyere enn bildekket med gangveg til begge ender av ferjene. Vi valgte derfor å konstruere to adskilte fallporter på ferjene, en for bildekket og en for gangvegen. I tillegg konstruerte vi en styre- og låsemekanisme, som holder ferjene på plass sideveis under iland- og påstigning. Samtidig som vi utviklet iland- og påstigningssystemet, fikk vi også prøve oss litt som skipskonstruktører.

– Separasjon av passasjerer og biler virker akkurat slik vi håpte og trodde. Vi har ikke oppdaget slitasjer eller skader på anlegget etter et halvt års bruk. Det ser ut som det mekanisk også virker bra. Dette ser virkelig lovende ut, sier Leonhard Dahl og Per Åge Brevik, konstruktørene bak løsningene.

– Samarbeidet mellom Scandlines, datterrederiet Scandline Sydjyske og Statens vegvesen Møre og Romsdal er meget godt noe vi håper det vil fortsette med, konkluderer en smilende og godt fornøyd direktør Ole Hougaard under avslutningen av vår rundtur på den nye ferjeterminalen i Esbjerg.

Brukte «Møre»-løsninger

Danmarks største ferjerederi, Scandlines, benytter norsk ferjekai-ekspertise. De nye ferjekaiene i sambandet Esbjerg-Fanø på den danske vestkysten, er prosjektert av bru- og ferjekaiseksjonen i Statens vegvesen Møre og Romsdal. Med 1,7 millioner passasjerer årlig, er ferjesambandet Europas 12. største!

Tekst og foto: Wiggo Kanck

– Trafikken i sambandet øker sterkt. Fanø er et av Danmarks store turistmål. Det bor 3 200 fastboende på øya. I turistsesongen ti-dobles antall øyboere til ca. 30 000. Samtidig med økende trafikk, var kaiene etterhvert blitt gamle og nedslitte. Kaiene var umoderne og tilfredstilte ikke

dagens behov. Det var nødvendig med en full utskiftning av materiellet både på sjø- og landsiden for å få en mer rasjonell og effektiv drift.

– Men vi var ikke sikker på hva vi ville, og hvilke løsninger som ville være best for selskapet og våre passasjerer. Med sine mange øyer og djupe fjorder, har dere nordmenn bygget opp en meget stor ferje-

kaiexpertise. Det var derfor naturlig for oss å henvende oss til ett av de store ferjefylkene i Norge, og Statens vegvesen Møre og Romsdal for å få nødvendig hjelp og ekspertise til utvikling og prosjektering av nytt, effektivt og rasjonelt ferjemateriell, sier direktør Ole Hougaard i datterrederiet Scandlines Sydjyske som betjener sambandet Esbjerg-Fanø.

De samlede investeringene er på omlag 90 millioner danske kroner. Prisen på de to nye 35 bilers ferjene er i underkant av 60 millioner kroner. Terminalbygningen, hvor alle passasjerer må gjennom for å løse billett, koster 2,5 millioner kroner. Veg- og betongarbeidet på land beløper seg til 13,7 millioner kroner, mens sykkelterminalen ved kaia i Esbjerg har fått en prislapp på 1 million. Samlet pris på ferjekaiene er mellom 9 og 10 millioner.

– Men når systemet fungerer meget godt, ikke minst takket være dere nordmennene, er vi fornøyd sier direktør Ole Hougaard videre.

Nå er altså ikke danske ferjeselskap ukjent med norske skipsverft, ferjemateriell og ferjekaiere. Scandlines bygde for noen år siden to

– Selv om ferjekaiene i fiske- og oljebyen Esbjerg og ferieøya Fanø, bygger på vår standard var vel kanskje utfordringene og problemene likevel flere og større enn dere vanligvis møter?

– De var nok det! Det er første gang vi prosjekterer ferjekaiere utenfor landet. Ferjeterminalen ligger som en del av ei travel container-/olje- og fiskerihavn. Det var også en utfordring vi måtte ta hensyn til. Forskjellen mellom største flo og største fjære kan være på opp til 5 meter. Derfor var det nødvendig med en ekstra lang ferjekaibru. De lengste standardbruene vi bruker i Norge er 18 meter. Her måtte vi, nettopp på grunn av den store forskjellen mellom flo og fjære, konstruere ei bru på 22 meter.



Tryggest for passasjerene

Mannskapet på de nye ferjene «Menja» og Fenja» uttrykker stor tilfredshet med det nye iland-og ombordstignings-systemet.

Tekst og foto: Wiggo Kanck

Skipperen på «Menja», som har seilt i forbindelsen Esbjerg–Fanø i en årrekke, peker nettopp på at separasjonen av passasjerer og biler gir en langt mer rasjonell og effektivere drift enn tidligere.

– Vi har fått langt kortere liggetid. Våre to nye ferger og det nye iland- og ombordkjøringsystemet, har gjort det tryggere for våre passasjerer. Det gjelder ikke minst for de myke trafikantene. Fotgjengerne og syklistene har fått eget ombordstigningsystem, adskilt fra bilene. De myke passasjerene må ikke lengre ned på bildekket, men går rett til salongen.

Nye ferjer og nye system, har ført til at tallet på mannskap er redusert. Likevel, systemet gir meget god sikkerhet. Vi her oppe på brua føler stor trygghet, og vi ser at passasjerene gjør det samme.

– Omlegginga har og ført til at vi i løpet av ett års drift vil få en sterk reduksjon i ventetida for ombord – og i landstigning, forteller skipperen ombord bilerferja «Menja».

– Vi har gjort og håper å gjøre mange jobber langs norskekysten. Men det er første gang vi har prosjektet ferjekaier utenfor landets grenser. At systemet fungerer så godt, og oppdragsgiverne og brukerne er fornøyde med våre løsninger, er jo i høyeste grad hyggelig for oss som står bak ideene og løsningene.

– Vi er vet at Scandlines har planer om å fornye flere av ferjekaierne i Danmark. Blir vi invitert en gang til, vil vi prøve oss igjen, sier ferjekairådgiver Leonhard Dahl.

– Er det aktuelt å ta i bruk systemet på norske ferjekaier?

– Vi kan ikke utelukke det. I dag har vi to samband som har separasjon av passasjerer og biler. Det er sambandene Moss–Horten over Oslo-

Leonhard Dahl og Per Åge Brevik konstaterer at løsningene fungerer meget godt.

Ferjene «Fenja» og «Menja» frakter årlig 1,7 millioner passasjerer årlig.



fjorden og Stavanger–Tau i Rogaland. I Møre og Romsdal burde vi separere passasjerer-biler i sambandene Volda–Folkestad, Molde–Vestnes og Bremnes–Kristiansund.

– Det er forresten i ferd med å bli etablert ei arbeidsgruppe, som skal legge fram forslag til løsning på «problemet» ferje-ferjekai på fremtidens ferjer. Her en nettopp separasjon av biler og passasjerer en viktig del, avslutter Leonhard Dahl.

Funksjons- avtaler – effektivt og rasjonelt



Vegdirektoratet har bestemt at i løpet av 1999 skal avtalene om drift/vedlikehold mellom trafikkavdelinga og produksjonsavdelinga vere funksjonsavtaler.

Tekst: Ivar Hol

Foto: Per Tormod Nilsen

Dette vil seie at trafikk skal skildre korleis vegnettet skal framstå for brukarane. Produksjon får ansvaret for å planlegge, ta avgjerd og gjennomføre tiltak.

I praksis vil dette seie at trafikk skal konsentrere seg om å følgje opp kva standard vi har på vegnettet og ta opp eventuelle avvik. Produksjon skal oppfylle vedlikehaldsstandarden på ein mest mogeleg effektiv og rasjonell måte. I vårt fylke har vegsjefen bestemt at funksjonsavtalane mot produksjon skal gjelde frå 1. januar 1999. Både trafikk og produksjon har brukt relativt mykje arbeidstid til å kome fram til eit avtalegrunnlag som begge partar kunne «leve med».

Sett i «etterpåkløskapens klare lys» har vi (i alle fall etter mitt syn) brukt alt for mykje tid på å diskutere mindre vesentlege detaljar. Dette må begge partar lære av. Vi må i framtida nytte tid til dei store

linene og heller leve med at det vert ein feil eller to på detaljnivå. Dette er vel ein av fordelane av at begge avdelingar tilhøyrer «eit vegvesen».

I brev frå Vegdirektoratet er fylka pålagt å kome med forslag til geografisk område der drift/vedlikehald skal konkurranseutsettast. Det er bestemt kva fylke som skal konkurranseutsette drift/vedlikehald fram til 2001. Vegdirektoratet vil fastleggje kva fylke som skal konkurranseutsette drift/vedlikehald etter 2002.

For å sikre at den utførande har organisasjon, kompetanse, maskinar og utstyr samt nødvendig økonomisk grunnlag for å gjennomføre oppgåva, er det tilrådd at storleiken på ein eventuell kontrakt bør vere på 10-20 mill. kroner pr. år. Hos oss vil dette seie ei veglengde på ca. 400 km. Det må vidare leggjast vekt på at området inneheld ein «gjennomsnittleg vanskelegheitsgrad» på dei ulike arbeidsfelta.

Vårt fylke er oppdelt av fjordar

og fjell som tilseier at det er ønskeleg å lyse ut mindre område. Vi har derfor fått aksept for å lyse ut to mindre område i staden for eit stort. Mindre område vil også venteleg føre til større konkurranse.

Etter å ha vurdert ulike alternativ har leiging etter drøftingar med dei tillitsvalte kome til at følgande område vert utlyst :

- Søre Sunnmøre: Kommunane Hareid, Herøy, Ulstein og Sande – «Gurskøy-delen»
- Nordmøre: Sunndal kommune, Tingvoll kommune fram til Øygarden krysset x E 39 og Rv 62 frå Toven til kommunegrensa med Sunndal kommune

Det er som nemt Vegdirektoratet som tek stilling til når desse områda skal utlysast. For produksjon er det viktig å få klarlagt kva område som skal utlysast slik at dei samla ressursane kan utnyttast/tilpassast optimalt.



Status

Hendstraumbua vart opna for trafikk i desember 1998. I vår skal det leggjast asfalt på bua og tilstøytande vegar.

På Langøybrua er arbeidet med fundamenter og søyler godt i gang.

Berekonstruksjonane i stål skal etter planen monterast i juni 1999 ved hjelp av ei stor flytekran. Går arbeidet etter planen er det mogleg at det vert sett trafikk på nybrua til jul i 1999.

Asfaltering og andre avsluttande arbeid vert utført til våren år 2000.

Arbeidet med reguleringsplan for Kjønnøybrua skal startast i 1999.

Prosjektleder:
Per Åge Brevik

Prosjektfakta

- Totalkostnad: 91,5 mill. kroner
- Anleggsstart: Mai 1998
- Planlagt ferdig: 2004

I arbeidet inngår

Hendstraumbua på fylkesveg 251

- 16 meter lang betongbru
- 2 kjørefelt og 2 meter breitt fortau
- Byggjeperiode: juli 1998 – desember 1998
- Kostnad: 2,5 mill. kroner

Langøybrua på fylkesveg 252

- 243 meter lang
- Stålkassebru med søyler og dekke i betong
- 2 kjørefelt og 2 meter breitt fortau
- Byggjeperiode: oktober 1998 – mai år 2000
- Kostnad: 40 mill. kroner

Kjønnøybrua på fylkesveg 252

- Venta byggjstart: 2002
- Berekna byggjetid: 18 månader
- Kostnad: 45 mill. kroner

Busundbrua på fylkesveg 260

- 22 meter lang betongbjelkebru
- Ombyggjast for 10 tonn akseltrykk
- Kostnad: 4,0 mill. kroner

Dei 4 fylkesvegbruene ligg alle på viktige vegar for fiskerinæringa og industri på ytre Averøy. Vegane har etter måten liten total trafikk, men delen av store og tunge kjøretøy er stor. Problemet for tungtrafikken er at bruene ikkje er godkjend for 10 tonn akseltrykk, noko som alle hovudvegane elles er. Tre av bruene har store skadar i form av riss i betongen og rusten armering. Utan større reparasjonar vil akseltrykket verte sett ned. Fylkestinget vedtok at det skulle byggjast nye buer. 3 av bruene skal stå ferdig i perioden 1998-2001. Kjønnøybrua er med på 10 års planen fram til 2007. Antatt byggjstart er i år 2002.

Den nye Langøybrua kjem vest for eksisterande bru. (Foto: Per Åge Brevik)



PROSJEKT



Status

Tunnelen er drevet 3 598 meter (t.o.m. veke 4). Forskjeringa på Øksendalsøra er ferdig, skogrydding og klargjering av massedeponi på Mjølkill pågår.

«Knusaren» er i gang med knusing av mellom anna forsterkningslag/rørsingel for tunnelen og vegar i dagen.

Skifte av stoff frå Sunndalssida til Øksendalssida skjer ca. veke 14. Det skal undersøkjast om moglegheit for kommunal forskottering med tanke på forsering og opning av tunnelen hausten år 2000, i standen for sommaren 2001 som planlagt.

Prosjektleder:
Jakob Engeseth

Riksveg 62 Øksendalstunnelen

Prosjektfakta

- Kostnad: 207 mill. 1998-kroner
- Anleggsstart: November 1997
- Planlagt ferdig: Juni 2001
- Tunnellengd: 5 966 meter
- Vegbreidd: 6,5 meter (tunnelprofil T8)
- Fartsgrense: 80 km/t
- Største tillatne høgde på kjøretøy er 4,5 meter
- Havarilommer og snuplass for store bilar
- Nødtelefon for kvar 500 meter
- Brannslökkingsapparat for kvar 250 meter
- Innlagt kabel for NRK P1, redningsfrekvens og mobiltelefon

Strekninga mellom Øksendal og Krogshavn på riksveg 62 er utsett for steinsprang og isnedfall, samstundes som vegen er smal og svingete. Moglegheita for større ras gjer trafikantane utrygge. I tillegg til bygging av Øksendalstunnelen må Hammartunnelen ved Krogshavn utbetrast til T8-profil. Med den nye tunnelen vert dagens veg avkorta med ca. 6 km.

Arbeidet blir i hovudsak utført i eigenregi i eit samarbeid mellom Statens vegvesen Møre og Romsdal og Statens vegvesen Sogn og Fjordane. Tunneldrivinga går føre seg frå ein stoff, dei første 4 000 meter skal drivast frå Sunndalssida og dei siste 1 966 meter frå Øksendalssida.

På Øksendalsøra vert tunnelpåhogget ved avdekt område (til høgre på bilete).
(Foto: Kristen Leganger)



PROSJEKT



Status

Byggjeplan for samleveg 12 (ny kommunalveg til Spjelkavikneset) er ferdig. Elles pågår byggjeplanarbeidet.

Dei to bruforslaga for Spjelkavikelva er behandla og godkjent i utvalet for tekniske plansaker. Den vidare prosjekteringa av bruene skal utførast av Statens vegvesen Rogaland.

Prosjektleder:
Einar Drugli

Europaveg 39 Blindheim– Breivika

Prosjektfakta

- Kostnad: 280 mill. 1998-kroner
- Anleggsstart: 1999
- Planlagt ferdig: 2002

Europaveg 39 Blindheim–Breivika er ein av dei mest trafikkerte vegstrekningane i fylket med ein trafikkmengde på 16 000 kjøretøy i døgnet. Delar av strekninga er sterkt ulykkesbelasta. Den store trafikkmengda skjemma bumiljøet og rammer framkomsten for gjennomgangstrafikken, kollektivtransporten og varetransporten.

I arbeidet inngår

- 8 bruer
- Stort toplankryss ved Blindheim
- Fjelltunnel på 820 meter
- 550 meter lang miljøtunnel på Moa
- To større bruer over Spjelkavikelva
- Støysolering av fleire hus
- Bygging av støyvollar og støyskjermar
- 6 rundkjøringar, inkl. rundkjøring ved Helsehuset som alt er bygd
- 400 meter lang miljøgate på Moa
- Gangvegar
- Kommunale vegar

*Ny innfartsveg til Ålesund, Blindheim–Breivika, er venta ferdig i 2002.
(Foto: Per Tormod Nilsen)*



PROSJEKT



Status

Entreprenøren Selmer ASA vart mandag 8. februar 1999 tildelt oppdraget med å byggje Sykkylvsbrua mellom Ikornnes og Vik i Sykkylven kommune i Møre og Romsdal. Det var til saman fem anbydarar.

Totalkostnadene for prosjektet er om lag 140 mill. 99-kroner. Møre og Romsdal fylkeskommune løyver 10 mill. kroner over anleggsbudsjettet. Resten skal dekkjast ved hjelp av bompengar, over ein periode på 15 år. Bompengeselskapet, Sykkylvsbrua A/S, har ein aksjekapital som svarer til 26 mill. kroner.

Prosjektleiari:
Halgeir Brudeseth

Fylkesveg 71 Sykkylvsbrua

Prosjektfakta

- Anleggsstart: Februar 1999
- Planlagt ferdig: Desember 2000
- Total veglengd: 1,3 km
- Brulengd: 860 meter
- Total brubreidde: 10 meter, fordelt på 2 kjørefelt à 3,25 m, eit fortau på 2 meter og rekkverksrom

Sykkylvsbrua vert ei såkalla betongkassebru, bygd som ei betongbru med spennarmert kasse. Seggløpet får ei breidde på 50 meter, medan høgda vert 16 meter over høgvatn. Gang- og sykkelvegbanane over brua vert fråskilt vegbanane med rekkverk. Brua skal gå mellom Ikornnes og Vik i Sykkylven kommune. Vegprosjektet er 1,3 km langt. Av dette utgjør Sykkylvsbrua 860 meter.

Vegarbeidet omfattar 650 meter tilførselsveg og 1 008 meter gang- og sykkelveg på begge sider av Sykkylvsfjorden. På Viksida skal det og byggjast ein stålørskulvert på 23,5 meter.

Sykkylvsbrua vil korte inn kjørelengda mellom Vik og Ikornnes med 12,4 km og knyt Sykkylven kommune meir saman. Kommunesenteret Aure, manglar industriareal og sentrumsnære bustadtomter. Rett over fjorden ligg Ikornnes. I dette området er det areal som kan nyttast både til industri og bustader. Både næringslivet og kommunen ser på vegstandarden og avstanden mellom Ikornnes og Aure som eit problem.

Sykkylvsbrua startar like til høgre for Ekornes Fabrikker og vil gå i rett line over fjorden til Vik – mellom naustrekka og Sandella-fabrikken. (Foto: Halgeir Brudeseth)



PROSJEKT



Status

Forundersøkingane for den undersjøiske tunnelen er nesten ferdig. No arbeidast det med eit ekstra kjerneboringshull under Yksenøysundet som venteleg fullførast i april 1999.

De siste av tre reguleringsplanar for prosjektet vart godkjent 17. desember 1998, og det ligg no føre detaljerte planar og eit oppdatert kostnadsoverslag som skal vere grunnlag for eit endeleg vedtak om delvis bompengefinansiering og om bygging. Det er venta at Stortinget vil få saka til endeleg avgjerd i vårsesjonen 1999.

Prosjektleiari:
Oddbjørn Pladsen

Riksveg 653 Eiksundsambandet

Prosjektfakta

- Kostnad: 730 mill. 1998-kroner +/- 10 %, derav ca. 130 mill. kroner skal finansierast med bom-pengar
- Planlagt anleggsstart: 2000–2001
- Planlagt ferdig: 2004–2005

Eiksundsambandet vil gje eit ferjefritt samband for øykommunane Hareid, Herøy, Sande og Ulstein. Når vegen står ferdig vil ferja på strekninga Eiksund-Rjånes verte lagt ned, og 22 000 menneske får eit heildøgns vegsamband med fastlandet. Eiksundsambandet vil i tillegg binde saman ein region på 40 000 menneske.

Verknader

- Utvida og variert arbeidsmarknad
- Utvida og gode handelstilbod

- Utvida tilbod innanfor offentlege og private tenester
- Utvida lege- og sjukehus-tenester

I arbeidet inngår

- Samla veglengd på 14 825 meter
- Eiksundbrua 405 meter
- Undersjøisk tunnel Eika-Steinnesstranda 7 730 meter lang og 300 meter djup
- Tunnel Sørheimsstranda-Hovdevatnet 1 160 meter
- Tunnel gjennom Åsen 630 meter
- Fire vegparsellar på til saman 4 900 meter
- Ombygging av E39 300 meter
- Gang- og sykkelveggar 600 meter
- Ny fylkesveg 850 meter
- Utbetring fylkesveg 47 4 500 meter
- Fleire nye kryss, avkjørsler og private vegar

Stortinget tek den endelege avgjerda for Eiksundsambandet i vårsesjonen.
(Foto: Per Tormod Nilsen)





Status

Veidekke er ferdig med sluttarbeidet i tunnelen. Det er sett opp totalt 16 000 m² WG-duk og 1 960 m² PE-skum som vatn- og frostsikring. Telenor Installasjon er i gang med elektroniske installasjoner. Slitelag vert lagt til våren. To underganger er ferdige, og Øvre Øyraelva bru på 34 meter er under bygging. Veganlegget er i rute og ombygging av Sjukehuskrysset til rundkjøring er starta. Kvennbakkbrua på 34 meter er ferdig bortsett frå rekkverk og støyskjerm. Kvennbakkundergangen er under bygging. Arbeidet med rundkjøringa på Greifsneset er ikkje starta.

Elles står det att all skilting, kantstein, grøntanlegg, støyskjermer, belysning, rekkverk og dekke på heile anlegget.

**Prosjektleder:
Rolf Arne Hamre**

Riksveg 651 Volda–Greifsneset

Prosjektfakta

- Kostnad: 107 mill. 1998-kroner
- Anleggsstart: Oktober 1997
- Planlagt ferdig: Juni 1999
- Tunnellengd: 2 170 meter
- Vegbreidde: 6,5 meter (tunnelprofil T 8,5)
- Fartsgrense: 80 km/t

Rotsethorntunnelen startar ved foten av Rotsethornet og kjem ut på Greifsneset i Austefjorden. Frå Volda sentrum i retning tunnelpåhogget er det under bygging 2 km veg i dagen. Den omfattar 2 bruer, 3 underganger og ny rundkjøring i Sjukehuskrysset.

Entreprenørselskapet Veidekke ASA stod for tunneldrivinga og står for sluttarbeidet i tunnelen. Veganlegg i dagen er det Statens vegvesen Møre og Romsdal si produksjonsavdeling som utfører i eigen regi.

Steinraset ved Toskegjølet i mars 1993 fekk fart på utbetringa av

riksveg 651 i Austefjorden. I dei opprinnelege planane frå 1993–94 vart det planlagt ein tunnel på 1 345 meter mellom Andaneset og Greifsneset til ein kostnad på 52,5 mill. 1998-kroner. Volda kommune godkjende ikkje denne planen og gjekk inn for ei øvre line frå Rotset til Greifsneset. Dette innebar at tunnelen vart forlenga med om lag 500 meter og at det vart bygd 2 km vegar i dagen.

4. desember 1996 gjekk det eit steinsprang ved tunnelinnslaget på Greifsneset. Dette gjorde at tunnelen måtte forlengjast med ytterlegare 500 meter for å få eit rassikkert påhogg.

Det er planar om å forlengje tunnelen frå Greifsneset til Løvikneset dersom det vert løyvd meir midlar til rassikring i Austefjorden. Forlenginga er kostnadsrekna til 70-80 millionar 1998-kroner. Total tunnellengd vert då 4 000 meter.

*Rotsethorntunnelen gir rassikker veg mellom Volda og Greifsneset.
(Foto: Per Tormod Nilsen)*



Godt samarbeid gav ny veg



Første etappe på den nye Todalsvegen i Surnadal kommune vart opna for trafikk fredag 22. januar. Det var den om lag 3 km lange strekninga mellom Åsbøen og Haugen på riksveg 671 som stod ferdig, til stor glede både for bygdefolket og møbelindustrien i Todalen.

Tekst: Reidun Øverland

– Eg er imponert over den store oppslutninga her i dag. Det vitnar om stor interesse og engasjement, sa vegsjef Karl Melby i sin tale. Han sa seg òg godt fornøgd med at arbeidet har gått heilt etter planen og utan uhell av noko slag. Ein anna som også uttrykte glede over utbetringa på vegen var ordførar Bergsvein Brøske. – Dette er ein god start på ny veg inn til Todalen. Det er svært viktig å ruste opp denne strekninga, ikkje minst for dei

om lag 1 000 trailerane som kjører til og frå bygda i året, sa han.

Det var leiar i samferdselsutvalget i Møre og Romsdal Dagfinn Ripnes og Finn Talgø som saman stod for den offisielle handlinga. Og som seg hør og bør i eit distrikt med mykje sagbruk og møbelindustri, var det sjølv sagt ei gamaldags tømmer sag som vart nytta til opninga. Tradisjonen tro var det dei mjuke trafikantane som kunne ta i bruk ny anlegget først, medan dei første bilane allereie hadde samla seg ved sperringane.

Vegomlegginga er første etappe på opprustinga av Todalsvegen og vil avløse dei bratte og vanskelege svingane opp Åsbøhaugen, samt bratte parti på begge sider av elva Søya. Arbeidet med den omlag 3 km lange strekninga tok til i desember 1997 og er utført i eigenregi av produksjonsavdelinga i Statens vegvesen. Vegen får ein total breidde på 6,5 meter og dimensjonerande fart er 80 km/t. I anlegget inngår mellom anna ei 92 meter lang bru, Haugafossbrua, over elva Søya. Brua er ei stålplatebærebru med

Finn Talgø (t.v.) og Dagfinn Ripnes var «sagførere» då første etappe på ny Todalsveg vart opna, til applaus frå både vegsjef Karl Melby og dei mange fram-møtte. (Foto: Wiggo Kanck)

Dei tilsette ved Surnadal vegstasjon hadde gjort seg flid med sagbukken. Kristian Henden (t.v.), Ingvar Kvande, Lars L. Grostad, Kristian Ellevseth og Jon Isvik. (Foto: Reidun Øverland)



betongdekke og den har fire spenn. Det var bru-/kaiseksjonen ved produksjonsavdelinga som stod for fundamenterings- og betongarbeida, betongdekket vart støypt i samarbeid med produksjonsavdelinga i Nord-Trøndelag og stålkonstruksjonane vart utført av Scanbridge AS i Sandnessjøen.

For å dekkje det store behovet for fyllingsmassar på anlegget vart ei strekning på 300 meter ved Svinvikhammaren utbetra etter godkjend reguleringsplan. Dermed kunne sløyfa på «gamle vegen» frigjerast til parkeringsføremål og dei tildels kaotiske tilhøva ved Svinviks Arboret vart samstundes løyst. – Sjølv om dette ikkje var noko lang stekning, var det eit nokså omfattande arbeid, kunne anleggsleiar Lars L. Grostad fortelje.

Dei totale kostnadene for parsellen Åsbøen–Haugen er 35 millionar kroner. Av dette bidreg Surnadal kommune med 5,7 millionar kroner, Møre og Romsdal fylkeskommune med 8,3 millionar kroner og staten med 21 millionar kroner.

Neste utbyggingsetappe på riksveg 671 vil omfatte 2,8 km veg mellom Svinvika og Markussteinen. På denne strekninga inngår mellom anna ein 1 000 meter lang tunnel gjennom Svinvikhammaren og ny bru over Toåa. Parsellen er kostnadsrekna til 50 millionar kroner. Når dette arbeidet kan ta til er enno vanskeleg å seie, men både leiaren i samferdselsutvalget, Surnadal kommune og Vegvesenet håpar på at det vert midlar til oppstart før om ti år slik vegplanen legg opp til.



Prosjektleiar Jakob Engeseth (t.v.) og utbyggingssjef Paul Bølset gjekk i spissen då nybrua skulle prøvast. (Foto: Wiggo Kanck)



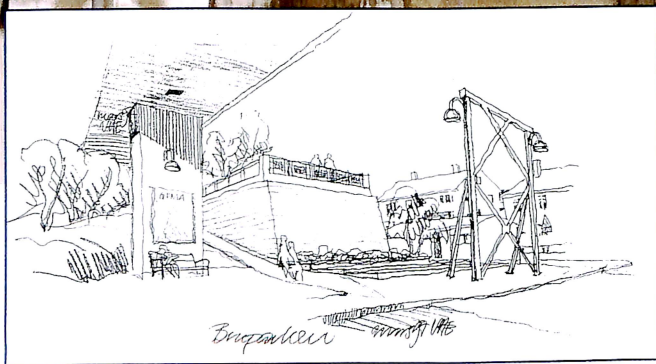
Eit viktig element på strekninga Åsbøen–Haugen, den 92 meter lange Haugafossbrua over elva Søya. (Foto: Reidun Øverland)

I Svinvika vart 28 000 m³ fjell sprengt ut, riksvegen vart utbetra over ei strekning på om lag 300 meter og det vart bygd 150 meter gang- og sykkelveg. (Foto: Lars L. Grostad)



Ordførar Bergsvein Brøske tromma saman til kakefest. (Foto: Wiggo Kanck)

Brupark i Kristiansund



Selv om Nordsundbrua skal vere borte innan 1. september i år, vil minnane og den store verdien brua hadde for Kristiansund sin utvikling

dan eit av brukara kan bli ståande att. Rundt brukaret, som mogeleg kan nyttast som klatrevegg for det aukande klatremiljøet i byen, tenk-

jer planleggjarane seg ein brupark, med sittegrupper, blomsterreasser og leikeplass.

Kanskje bruparken kan verte en ny, triveleg møteplass for gomalendingane.

I februar gjorde samferdselsutvalet ein symbolsk spregning av brua.

(Wiggo Kanck – foto: Jørn Arve Hasselø – ill.: Vigdis Helmersen)

Diktsamling av Leif B. Fylling

«Lauv i vind» er namnet på diktsamlinga av Leif B. Fylling som vart utgjeve i 1998. Det er familien som på denne måten ønskjer å dele dikta hans med andre. Leif B. Fylling var tilsett i Statens vegvesen Møre og Romsdal i 24 år, frå mars 1965 og til han gjekk av med pensjon i mars 1989. Han var heile tida knytt til planavdelinga på vegkontoret som teiknar og arkivar. Som pensjonist fekk han betre tid til dei ulike hobbyane sine som trearbeid, musikk og ikkje minst diktning. Leif B. Fylling døydde i juli 1997, 77 år gamal.

(Reidun Øverland – arkivfoto)



Frå boka tek vi med første verset av diktet «Bolsøybrua» frå 1994;

*Det ligg ei øy bak eit sund der ute
der tinget samlast i gamal tid,
dit stemna folket med båt og skute
om straum og båre var ofte stri.
Men folk vil lettare vegar finne
– dei gamle vegar så ofte svann,
de var der ute, me var her inne
– då knytte brua dei gamle band.*

Nye pensjonistar

Eivind Toven (t.v.), Alf Fosnes og Ottar Enkrog fekk kvar si velfortjente helsing og samstundes ein skikkeleg takk for mange års god innsats for Statens vegvesen, då bru-/kaiseksjonen la sist haust velferdsturen til Ålesund. Det vart ei særers vellukka samling, kor dei faglege innspela vart godt kombinert med opplevingar av heilt anna karakter. I så måte vart byvandringa med Harald Grytten, og besøket på nokre av byen sine attraksjonar særskilt minnerik.

Det var seksjonsleiar Sigmund Lønset (bak t.v.) og tidlegare produksjonssjef Andor Wicken som overrekte pensjonistane blomster og helste frå etaten. (Tore Andersen)



Ulf Myhre slutter etter 36 år i etaten

– Eg trivst som libro

– Dei siste åra har eg vel på eit vis hatt rollen som fristilt libro i organisasjonen, seier sjefsingeniør Ulf Myhre, berre nokre dagar før sin siste arbeidsdag på vegkontoret.

Tekst og foto: Wiggo Kanck

Med Ulf Myhre vert enda ein av «gamalkara» borte frå korridorane i 3. etasje på fylkeshuset i Molde. Sidan 1963, etter NTH-utdanning og ein periode hos eit konsulentfirma i Trondheim, har Statens vegvesen Møre og Romsdal vore arbeidsgjevaran hans. Og i 26 år, fram til den siste store omorganiseringa, leia han planleggingsarbeidet i etaten. Med så mange år i som avdelingsleiar, er det ikkje til å unngå at den siste plansjefen i Vegvesenet har hatt ein finger borti både dei mange vanlege og dei store, banebrytande vegprosjekta i fylket.

– Du kan vel kanskje seie det på den måten. Men på den annan side er det planleggjaren og dei som utførte anlegget som gjorde jobben. Vi har bygd nokre store, men flest ordinære vegprosjekt dei siste 30 åra. Og det er vel helst dei ordinære prosjekta som har vore med på å løfte vegstandaren i Møre og Romsdal til eit akseptablet nivå. Nettopp det sett eg like stor pris som dei få, store og kostnadskrevjande vegprosjekta.

– Krav og kriterier til god vegbygging har sjølvsagt endra seg alle desse åra. Det kan vel vere ting vi ville ha gjort annleis i dag enn for fleire år tilbake. Men eg kan ikkje sjå at vi har gjort noko som vi har grunn til å angre så mykje på. Og nokre prosjekt skal kanskje både vi og trafikantane vere glade for at vi fekk bygd medan vi enno gjord det.

– Som ein liten kuriositet, for min eigen del, er det litt artig å tenkje på at eg for over 30 år sida leia stikkinga og planlegginga av den første og einaste vegstrekninga i Møre og Romsdal som har 90 km fartsgrense, seier han.

Under omorganiseringa ga Ulf Myhre tidleg beskjed om at han ikkje hadde noko mot ein meir tilbaketrukken rolle i organisasjonen. Og det er i denne samanheng den tidlegare fotballspelaren nyttar uttrykket; «fristilt libro i ein noko tilbaketrukken rolle», som svar på spørsmålet om korleis han trivst i rollen som planleggjar.

– Eg har ikkje noko imot å jobbe tilbake «på bana». Utviklinga går raskt, og det er teke i bruk nytt utstyr og metodar som det tar tid å setje seg inn i. Slikt sett har det vort greitt å jobbe «i fred».

– Men no er det slutt?

– Ja, det er like før. 26. februar vert den siste arbeids-



Aursundsambandet
åpnet 17. aug. 1995



I Ulf Myhre sine 36 år i etaten har fleire nye store prosjekt knytt fylket betre saman. Men det er dei mange vanlege prosjekta som har gitt vegane i fylket det store standardløftet, seier han.

dagen min. Om eg kan tillate meg å sjå meg tilbake og samstundes kommentere dei siste år med endringar, føler eg at ansvaret har vorte pulverisert og at organisasjonen har vorte noko meir tungrodd. Men kanskje er det eg sjølv som ikkje satt meg nok inn i den nye «tingenes tilstand».

– Kva som kjem til å skje med Statens vegvesen i framtida, synest eg det er vanskeleg å ha skråsikre meiningar om. Begrep som spesialisering og regionalisering verkar trugande for mange. Samfunnet si vilje til å prioritere vegbygging synest ikkje vere like stor som tidlegare. Men eit Statens vegvesen må vi framleis ha. Eg trur mange oppgåver framleis vil vere best tent med eit sterkt og lokalt forankra vegvesen med nærhet til oppgåver og godt kjennskap til land og folk.

– Kva blir det no til?

– Eg skal halde meg i form. Trimme litt, fysisk. Hjernetrim på pensjonistbrigde, og. Korleis kontakten vert med tidlegare arbeidsgjevar og kollegaer veit eg ikkje. Ein tur innom vegkontoret i ny og ne vert det sikkert.

– Elles har eg hus og hage og vert «husfar» i full stilling nokre år enno. Det er og ein rolle eg ikkje har noko i mot å kle.

– Du veit dette med å spele libro, seier ein sprudlande Ulf Myhre.



Trollstigvegen stod ferdig i 1936.
(Foto: Wiggo Kanck)

Heider til vegarbeidaren

Av og til er det nødvendig å stogge opp i vår travle kvardag, sjå oss omkring og gjere opp status. Det kan vere mange grunnar for det, eit årsskifte, ein åremålsdag, eit jubileum.

Tekst: Geirmund Nordal

Vi er kanskje også på leiting etter viktige verdiar for vegleing og in-

spirasjon, og etter kva som er gode symbolverdiar for oss som enkeltmenneske, og for samfunnet. Ikkje sjeldan må vi då vandre i fortida

sine spor. Trollstigvegen er eit slikt. Men desse hundretusen av turistar som kvart år reiser her, kva tenkjer dei om vegen og naturen? Kva blir dei imponerte av? Fjella? Det dramatiske landskapet? Vegbygginga, på kanten av stupet? Tenkjer dei på at kvar stein i vegmurane mødesamt og insiktsfullt er lagt akkurat der? At terrenget er utnytta maksimalt for å kunne leggje vegen dit, akkurat bort til den hammaren? Kva veit dei om den politiske kampen gjennom mange mannsaldrar før prosjektet vart røyndom? Har vi gitt dei opplevinga men gløymt å formidle historia?

Minnesmerke skal plasserast ved parkeringsplassen på toppen av Trollstigen.
(Foto: Geirmund Nordal)



På Stiklestad har dei skodespel-framsyning kvar sommar. Same skodespelet. Spelet om Heilag Olav. Like fullt med folk kvart år. Alle kan handlinga, og replikkane. Likevel tar folk denne opplevinga innover seg, gong etter gong. Skodespelarane skifter, og undring og forventning byggjer seg opp – korleis vil desse nye tolke denne rolla, blir det betre i år enn i fjor, eller blir det annleis? Stiklestad utan dette årvisse spelet er ein vanskeleg tanke. Det er også spelet som fornyar historia, og det er dette som er det geniale pedagogiske grepet: Formidlinga av historia.

Eg vågar ikkje å samanlikne Trollstigvegen med Stiklestad, men begge har symbolverdiar, om enn på ulike plan.

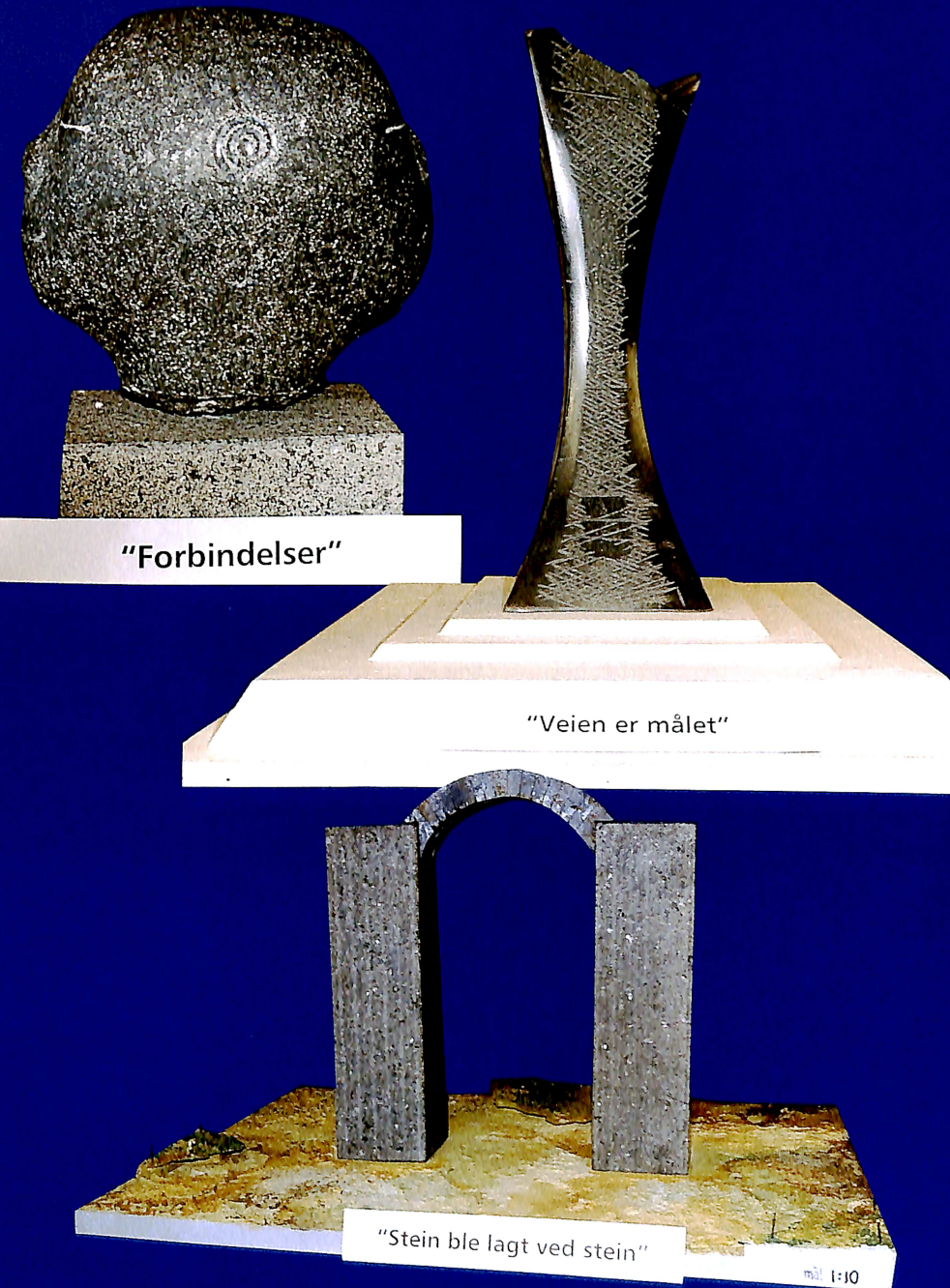
Anders Hovden og Ivar Aasen er plassert i bronse i Ørsta sentrum. Kvar gong vi reiser forbi blir vi minnt om desse personane. Det gjev oss tankar og assosiasjonar. Om deira sitt livsverk, kvar på sin måte. Desse minnesmerka har ein symbolverdi, dei formidlar historia til oss, dei har ein bodskap.

Så var det Trollstigvegen. Dette var vårt bidrag til Kulturminneåret i 1997. Vi har også laga «Bevaringsplan Trollstigen», for å sikre at framtida tar vare på fortida. Med dette som bakgrunn har tanken om minnesmerke modnast. Det er likevel dristig å tenkje på eit minnesmerke her, omkransa av desse dramatiske fjellkulissane er dette ei stor utfordring for kunstnaren.

I innbydinga til kunstnarkonkurransen har vi lagt vekt på desse 3 hovedutfordringane:

- Lang politisk innsats, – den seige viljen
- Den insiktsfulle ingeniørkunsten
- Vegbyggingakunsten

Dette er dei symbolverdiane eigarane for prosjektet, Norddal kommune, Rauma kommune, Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen Møre og Romsdal, har lagt vekt på. Vi trur at eit minnesmerke her også kan peike på ein viktig del av veghistoria til dette fylket, og lat vi i tillegg minnast: Byggjande krefter i samspel er nødvendig for å skape varige verdiar.





Returadresse:
Statens vegvesen
Møre og Romsdal
Fylkeshuset
6404 Molde

