

BIBL



Statens vegvesen
Møre og Romsdal

BIBLIOTEKET
VEGDIREKTORATET

veg og virke

Nr. 2 – 1999/27. årgang



VEGDIREKTORATET
27-05-1999
BIBLIOTEKET

Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt bedriftsblad

Idrettsmerkestatuetten til Håkon Gåsø



Det er sikkert nokre få spreke kollegaer som gjennom tidene som har tatt statuetten. Alle saman fortener dei både merksemd og hyllest. Så når endeleg ein gjer det i regi av bedriftsidrettslaget så måtte det markerast. Den 24. februar 1999 møttest derfor styret i bedriftsidrettslaget og arbeidskollegaer av Håkon Gåsø for å markere hendinga med blautkake og anabolfri drikke. Så er det andre som har lyst på godord og blautkake, så legg dykk i

trening og ta statuetten, så sørgjer bedriftsidrettslaget for festen. (Johan Sudmann)

Fagbrev i veg- og anleggsfaget



Hektisk finpuss i praktisk og teoretisk bruk av niveleringsutstyr på anlegget i Volda. Gunnar Rovde (t.v.) sørger for at kandidatene, her representert av

Jonny Morten Bakken og Oddbjørn Husøy fra Gurskøy, får den siste briefingen før eksamen.

– Ska tru om ta bli rett, undrer Jan Petter Bjørdal fra Ørsta (t.v.) og Kjell Petter Knardal fra Rovde.

I skrivende stund vet undertegnede at elevene til Gunnar har bestått sin eksamen.

(Tore Andersen)



Ny trafikkdirektør

Tidlegare trafikksjef i Oppland Bjørn Skoglund, er kome på plass som trafikkdirektør. 53-åringen, som har lang tid bak seg i etaten og ikkje heller er ukjent med etasjane i «faderhuset» på Helsefy, var i to år leiar av tra-

fikktryggingskontoret i Vegdirektoratet.

– Ei av hovudoppgåvene blir å få trafikkavdelinga til å fungere best mogleg. Vi må sjå trafikant og kjøretøy i samanheng, seier Bjørn Skoglund, som trur at bakgrunnen og erfaringa han har hausta frå vegkontorarbeid vil vere ei god ballast å ha med seg i arbeidet som trafikkdirektør. (Foto: Statens vegvesen Oppland)

Etterutdanning

Statens vegvesen har lenge hatt eit samarbeide med både Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU) og Norges landbrukshøgskole (NLH). Tilbodet gjeld både halvårige hospiteringsopplegg og deltaking på etterutdanningskurs (EEU-kurs). Personalseksjonen og avdelingsleiarane har no fått fullstendig informasjon om tilbod, stønadsordningar, krav til innhald i søknaden m.a. for det som skal skje i haustsemesteret. Er dette noko for deg, må du sende ein søknad til vegkontoret før 28. mai (NTNU hospitering 25. juni og NLH hospitering 1. juni).

Det er svært viktig at kompetansebehovet blir sett i høve til dei oppgåvene etaten står overfor. Du bør derfor ha ein dialog med din overordna før du sender søknaden. Dette er eit prinsipp som og gjeld for mindre opplæringsiltak – dei bør vere tilrådd av seksjonsleiareren din, som til sjuande og sist får rekninga.

(Johan Sudmann)

Vi gratulerer!

50 år

Inger Muren Grønseth, Molde	14. mai 1999
Arne Leikanger, Ålesund	24. mai 1999
Odd Palmer Berget, Molde	29. juni 1999
Odd Arne Halvorsen, Molde	21. juli 1999
Gudny Fagerhol, Hovdebygda	30. juli 1999

60 år

Odd Vatne, Ørsta	2. mai 1999
Magne Peder Evensen, Fiskåbygd	12. mai 1999
Alf Erling Hjelvik, Vågstranda	22. mai 1999
Aksel Mork, Hjelset	30. juni 1999
Kristian Tøsse, Ørskog	30. juni 1999
Palmar Hurlen, Ålesund	30. juni 1999
Terje Haug, Molde	9. juli 1999
Trygve Magnor Kårvatn, Ålvundfjord	14. juli 1999
Terje Pettersen, Skodje	22. juli 1999
Gudmund Ersvik, Tømmervåg	23. juli 1999





Statens vegvesen Møre og Romsdal

veg og virke

Statens vegvesen Møre og Romsdal
sitt bedriftsblad

Nr. 2 - 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: Prosjektleiar for
Sykkylvsbrua Halgeir Brudeseth
saman med prosjektmedarbeidar
Joseph K. Mwitita.
Foto: Reidun Øverland

Baksida: Fylkesveg 71 Straumgjerde.
Foto: Reidun Øverland

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

Deadline for neste nummer:
21. juni 1999.

Av innhaldet

Årets forslag	4-6
Varm asfalt	8-9
Sykkylvsbrua	10-12
«Hottstone»	13

Kva for vegplanleggingskompetanse skal vegkontoret ha?

Planleggingsoppgåvene som Statens vegvesen i Møre og Romsdal skal loyse i tida framover ser ut til å bli færre, og det har alt ført til reduksjon i bemanninga. I ein slik situasjon kan det vere vanskeleg å oppretthalde eit allsidig og godt samansett fagmiljø slik at ein er i stand til å gjere ein brukbar innsats som veg- og samfunnsplanleggjar. Det hastar derfor å få avklart vegkontoret si framtidige rolle på dette området, og gjere dei tilpassingar som dette krev dersom eit godt fagmiljø skal oppretthaldast.

For ein del år sidan var vegplanlegging mykje enklare enn i dag. Heilt til fram på 70-talet vart blankett 80 brukt – ein blankett som inneheldt dei fleste nødvendige opplysningar om den planlagte vegen. Sjølv etter at linjeberegning og masseberegning vart tekne i bruk, gjekk stordelen av planleggingstida med til å utarbeide dei tekniske vegplanane. Der løysinga var innlysande og grei å påvise i terrenget, som for ein god del gang/sykkelvegar, vart det utført lite planlegging på papiret. Fagområdet vegplanlegging var rimeleg oversiktleg, og ein erfaren planleggjar var i stand til å utarbeide dei aktuelle planane. Dei konsekvensvurderingane som vart gjort i tilknytning til vegplanane, var relativt enkle, men det vesentlege kom likevel fram. Og slike vegplanar vart akseptert av samfunnet rundt oss. Framleis var det mogleg for vegplanleggjarane å halde seg rimeleg oppdatert på heile fagfeltet sitt.

Ved innføringa av plan- og bygningslova for vegplanlegging har krava til konsekvensvurderingar auka, og omsynet til miljø, estetikk og landskap har ført til ein vesentleg auke i arbeidsomfanget. Slike spørsmål har den vanlege vegplanleggjar hittil ikkje hatt tilstrekkelege kunnskapar om. I tillegg fører stadig auka bruk av databehandling til at det kan vere vanskeleg å vere heilt oppdatert også på dette fagfeltet. Konsekvensen er at det å arbeide med vegplanlegging har vorte stadig meir komplisert. Stadig fleire personar med ulik fagkompetanse må delta for å få til ein god vegplan som kan passere gjennom dei ulike behandlingstinstansane utan for store innvendingar. Frå å vere meir eit einmannsarbeid har vegplanlegginga – som ein viktig del av samfunnsplanlegginga – utvikla seg til å bli eit teamarbeid, der også andre etatar og kommunen deltek heilt frå oppstart.

Vegplanlegging kostar pengar. Derfor må det vere viktig å gjere vegplanlegginga akkurat god nok til at dei rette avgjerdene kan bli tekne. Omverda kan krevje at det må utførast supplerande utgreiingar sjølv om mange vil seie at dette er slosing med tid og pengar. Konsekvensutgreiingane som no ofte må gjerast for store prosjekt, kan fort kome til å koste fleire millionar. For Vegvesenet kan dette føre til urimeleg høge planleggingskostnader på enkeltprosjekt.

Vegutbygging har alltid vore ein viktig del av samfunnsutviklinga, jf. m.a. omlegging frå sjøtransport til landtransport i fylket. For å kunne gjere dette i dag på ein fagleg tilfredsstillande måte er det nødvendig at det i planprosessen deltek personar som representerer ulik fagkompetanse. Fagmiljøet blir såleis svært viktig. For å få dette til, må personane arbeide tett saman og ha eit dagleg fellesskap, for saman blir ein sterkare. Med den sterke reduksjonen i talet på vegplanleggjarar som har skjedd i løpet av kort tid på vegkontoret, er vi nær ved at eit godt fagmiljø kan bli odelagt.

I mange tilfelle kan ikkje eit vegkontor inneha all nødvendig kompetanse, og i slike tilfelle må ein kjøpe tenestene. For å vite kva ein treng og for å vurdere kvaliteten av tenestene er det absolutt nødvendig at fagkunnskapen på vegkontoret er om lag som hos konsulenten.

Ein reduksjon i bemanning krev at også organisasjonen blir endra. Organisasjonsplanen som vart gjennomført sommaren 1995 var basert på andre føresetnader enn dei vi no opplever.

Trass i at den lønna Vegvesenet kan tilby er relativt låg, har vegkontoret hittil greidd å oppretthalde eit brukbart planleggingsteam. Ein av grunnane kan vere at utfordringane har vore store og oppgåvene interessante. Sjølv om oppgåvene no ser ut til å bli færre, bør det vel framleis vere eit mål at vegkontoret kan utføre god veg- og samfunnsplanlegging og vere ein så attraktiv arbeidsplass at nye personar finn det interessant å søkje jobb som planleggjar på vegkontoret. Stadig færre personar vel å utdanne seg innan veg- og trafikkplanlegging, og dei må Vegvesenet konkurrere om. Det etaten ikkje kan yte i lønn må den ta igjen i ekstra interessant og meningsfullt arbeid.

Her er det mykje å gripe fatt i, og det hastar!



Svein Solbjørg
Svein Solbjørg – senioringeniør

Vinner til

tusen

– Det har blitt mange, lange og utviklende diskusjoner i verkstedvogna. Men det har da kommet noe fruktbart ut våre store og små arbeidsmøter både ute på arbeidsplassen og på verkstedgulvet. Men uten at dere har satt ideene og løsningene ut i livet, hadde det blitt smått med premier. Takk alle sammen.

legge til etter å ha mottatt blomster og diplom.

Forslagsordninga i Statens vegvesen Møre og Romsdal har de siste årene vist en meget positiv utvikling. Det er ikke mer enn to år siden at Forslagsnemda og vegsjefen ble enige om å arbeide for at Møre og Romsdal skulle bli årets forslagsfylke i 1999. I fjor var det bare et lite «knepp» i fra å vinne. Av 310 forslag, kom 39 fra Møre og Romsdal. Men det var Hedmark med sine 36 forslag som ble «Årets forslagsfylke». Årsaken til den «glippen», var at antall leverte forslag ble delt på antall tilsette i fylkene. Hedmark har færre tilsette enn Møre og Romsdal, og vant på det!

– Vi gir ikke opp. To år på rad har vi vært helt i nærheten av å av ha årets «Petter Smart» i våre rekker. Vi prøver på nytt! Fortsetter oppslutninga om forslagsordninga, er det ikke umulig å vinne begge prisene: «Petter Smart»-prisen og «Årets forslagsfylke».

Så langt i år er det levert inn flere forslag enn på samme tid i fjor. Utsiktene er de beste. Produksjonsavdelinga, «utbygging» og «traffikk» har vært flinke til å levere forslag. Men skal vi lykkes må vi også ha med administrasjonsavdelinga. Jeg kommer nok til å stresse de også litt fremover, kunne vegsjefen

Tekst og foto: Wiggo Kanck

Det sa Leonhard Dahl til kollegaene på vegsentralen da Forslagsnemda premierte han med beste lokale forslag 1998. Prisen fikk han for ferjekailøsninga, «Brubås og heisetårn i stålørskonstruksjon».

– Selv om vi samarbeider godt med det andre ferjefylket, Nordland, er det andre fylker som vil konkurrere med oss om ferjekaibygging. Vi har ikke anledning til å hvile oss. Skal vi ligge et hestehode foran de andre fylkene, må vi nødvendigvis også ha de beste løsningene. Så det er bare en ting å gjøre; stå på videre, kunne prisvinneren



Ei vinnerkake med ferjekaimotiv var en av overraskelsene under markeringa på vegsentralen.



Uten gutta på vegsentralen hadde nok få av ideene og løsningene til Leonhard Dahl blitt satt ut i livet. John Amundsgård (lite bilde) og Terje Nordli, Petter Husby og Kåre Hansen er fire av karene som produserer løsningene og sørger for at de fungerer.

Vegsjef Karl Melby (t.v.) og leder av den lokale Forslagsnemda, Kolbjørn Engen, overrakte Leonhard Dahl velfortjent diplom og blomster.

Brubås og heisetårn i stålørskonstruksjon ble det best premierte og «Årets forslag 1998» i Møre og Romsdal.



Rapportering av nestenulykker lønner seg

På Surnadal vegstasjon ble det 8. mars markert at det lønner seg å rapportere nestenulykker. Og det var Bjørn Heggset fra Surnadal som ble trekt ut for 1998. Verneleder Knut Olav Stokkeland innledet med å understreke hvor viktig rapporteringen er for å ivareta liv og helse i det daglige arbeidet. Det ble også trekt paralleller mellom antall meldinger og fravær p.g.a. arbeidsuhell. Kristiansund produksjonsområde ligger klart i tet med flest meldinger og lavest fravær. Vi må ikke skjule at det har skjedd en nestenulykke, og at vi ved å registrere hendelsen og foreta enkle omlegginger av rutiner kan unngå at skader skjer. Det viser seg at også entreprenørene følger oss når det gjelder denne metoden for å få ned ulykkestallene. I 1998 hadde vi 87 uønskede hendelser og 31 fraværsdager p.g.a. arbeidsskader. Dette er en reduksjon på 120 dager i forhold til 1997. Vi starter forsiktig i 1999 med 6 meldte nestenulykker i skrivende stund. Målet er å få ned sykefraværet til 4 % i 1999.

Vegsjef Karl Melby foretok den høytidelige overrekkelsen av diplom, som takk for at Bjørn Heggset engasjerer seg i HMS arbeidet



og tar nestenulykker på alvor. Vegsjefen understreket hvor viktig det er å glede seg over det positive, og uttrykker også glede over at sykefraværet går ned og at tallet på innkomne forslag til forslagsnemnda er i ferd med å passere 1998-nivået.

Mens kaffen ble servert og pratet gikk livlig rundt bordet, fikk Bjørn Heggset overrakt en gave av verneleder Knut Olav Stokkeland – en fiskestang med snelle. Og som den friluftsmann Bjørn er, vil nok gaven bli flittig brukt.

(Tore Andersen)

Sværing på veggen



Omsynet til næringslivet er årsaka til at vegdirektøren vil gjere framlegg om å auke maksimalt tillatt lengde på vogntog til 25,25 m på store delar av det norske vegnettet (tømmertransporten har 22 m). Maksimal vognlengde i Noreg i dag er 18,75, det same som er vanleg i EU, med unntak av Sverige og Finland som har lik vognlengde med framlegget til vegdirektøren.

– Norsk næringsliv har ei ulempe med avstanden til dei store marknadene i Europa. Transportkostnadene er høge samanlikna med andre land. Da må vi gjere kva vi kan for å betre næringslivet sine konkurransetilhøve, seier vegdirektør Olav Søfteland.

(Wiggo Kanck – foto: Per Tormod Nilsen)

Minnesmerke på toppen av Trollstigen



“Veien er målet”

Kunstnaren Hagbart Solløs drog det lengste strået i konkurransen om å få lage minnesmerket som skal reisast på toppen av riksveg 63, Trollstigen, i Møre og Romsdal. Vinnerutkastet, «Vegen er målet», er eit fem meter høgt monument i ei konkav og vridd form. Bak prosjektet, som vil vere ein del av 2000 års-markeringa i fylket, står Statens vegvesen Møre og Romsdal, Møre og Romsdal fylkeskommune, Rauma kommune og Nordal kommune. Det var i samband med utarbeidinga av «Bevaringsplan for Trollstigen» at tanken om minnesmerket blei født.

– Eit minnesmerke på toppen av eit av dei fremste turistmåla i landet, vil ikkje berre vere ein heider til vegarbeidaren og eit symbol på stor vegbyggingskunst, men vil og peike på ein viktig del av vegsoga i Møre og Romsdal. Hagbart Solløs sin figur symboliserer det positive vi var ute etter. I innbydinga til konkurransen peikte vi på tre hovudutfordringar; lang politisk innsats, den seige viljen, innsiktsfull ingeniørkunst og vegbyggingskunst. Vinnerutkastet strålar vilje, stryke og maskulin kraft, seier prosjektleiaren Geirmund Nordal ved vegkontoret i Møre og Romsdal. Minnesmerket vil totalt koste mellom 500 000 og 600 000 kroner, og vil verte avduka i slutten av august i år 2000. (Wiggo Kanck)



Besøk hos Stålgrossisten i Ålesund

I desember var bru- og ferjekajseksjonen på besøk hos Stålgrossisten AS i Ålesund. Dette firmaet har spesialisert seg på maskinstyrte benker for kapping og bøyning av armering. De leverer en stor del av

den armeringen Vegvesenet bruker i bruer og kaier og er blant landets fremste når det gjelder å benytte nye maskiner. Denne maskinen har erstattet mange av de manuelle bøyebenkene rundt omkring på

byggeplassene. På bildet ser vi Per Åge Brevik (t.v.) og Per Austnes som blir innvidd i maskinens hemmeligheter av en representant fra Stålgrossisten AS. (Jørn Arve Hasselø)

Vinterfartsgrenser – det virker det!

Brusdalen på E39/E136 mot – eller fra Ålesund alt etter hvilken veg nesene peker – er en av prøvestrekningene med vinterfartsgrense i landet. Fartsreduksjonen i prøveperioden var 10 km – 80 km i 90-sona og 70 km i 80-sona. Konklusjonen etter en vinter med redusert fart er at ordninga virker, stort sett. Målingene fra Brusdalen viser at farta ble redusert med henholdsvis 11 og 6 km. Den gjennomsnittlige hastigheten med vinterfartsgrense var 86 km. Snittfarta før vinterfartsgrensene kom, var på samme strekning 97 km/t.

(Wiggo Kanck)

Lavere fart – tryggere ferdsel

Fartsgrensa på store deler av det norske vegnettet kan bli senka fra 80 til 70 km/t. Dette er et av mange tiltak som vurderes for å redusere tallet på drepte i trafikken. Andre «upopulære» tiltak, som kan bli iverksatt, er økt kontrollinnsats med mer politi og trafikktilsyn på vegene, flere radarkontroller, flere fotobokser, større fartsbøter og ikke minst økt informasjonsinnsats.

– Vi kan ikke akseptere at mer enn 300 mennesker blir drept i trafikken i Norge hvert år. Vi har et ansvar å ivareta, og vi må intensivere kampen mot trafikkulykkene, sier vegdirektør Olav Søfteland.

(Wiggo Kanck – foto: Reidun Øverland)





Til venstre:
Asfaltverket i Geitvika med matesiloen for gjenbruksmasser nærmest til venstre. (Foto: Gunnar Flemmen)

Til høyre:
Vedlikeholdsarbeid av knuseverket i Geitvika. Fra venstre Helge Brautaset, Jarle Ervik og Sigurd Løfoll. (Foto: Hild Nordal)



«Avfall» blir høyverdig asfalt

Statens vegvesen Møre og Romsdal har siden asfaltsesongen 1996 produsert asfalt etter prinsippet varm gjenbruk i forbindelse med asfaltering av riks- og fylkesveger. Produksjonen skjer ved Vegvesenets stasjoner asfaltverk i Geitvika, Austefjorden i Volda kommune.

Tekst: Gunnar Flemmen

Asfaltverket er et trommelblander av typen Ermont TSM 21 og har en produksjonskapasitet på 180 til 250 tonn pr. time. Oppgravde eller freste asfaltermasser er et høyverdig materiale og derfor en ressurs det er viktig å finne metoder for til gjenbruk i nye asfaltdekker. Dette sammen med at det om kort tid forventes å komme miljøavgifter i størrelsesorden kr 300,- pr. tonn for deponering av slike masser, gjør at gjenbruk av asfaltermasser er et prioritert satsingsområde ved Statens vegvesen Møre og Romsdal. Lagring av asfaltermasser utover ett år vil bli å betrakte som deponering.

Etter noen års forsøk med kald gjenbruk av freste asfaltermasser, ble det i 1995 bestemt å bygge om

Vegvesenets varmblander for asfalt i fylket, for at man fra sesongen 1996 kunne starte produksjon av asfalt etter prinsippet varm gjenbruk. Grunnen til satsing på varm gjenbruk framfor kald gjenbruk er konkurransedyktige produksjonspriser samt gjennom de muligheter en her har for kvalitetsstyring og å kunne oppnå kvaliteter tilsvarende en konvensjonell varm asfalt.

Årlig kvantum på freste asfaltermasser ved reasfaltering ved Statens vegvesen Møre og Romsdal har de senere år ligget på 7 000 til 10 000 tonn. Kvantumet er økende. Oppgravde asfaltflak er begrenset da vi normalt freser ned asfaltdekkene før oppgraving.

Det som hindrer eller reduserer interessen for gjenbruk av asfaltermasser er høye håndterings- og

transportkostnader, og således ofte dårlig totaløkonomi ved gjenbruk. I og med at de fleste asfaltparseller i Møre og Romsdal ligger nær kysten, gir dette muligheter for rimelig båtfrakt av asfaltermasser til og fra asfaltverket. I noen grad skjer tilbakeføringen av freste asfaltermasser som returlast etter transport av masser fra asfaltverket. Det hender at denne transportorganiseringen av fresemasser til kai for utskiping også reduserer fresekostnadene, da avstanden til alternativ masselager ofte kan være lengre. Dette samlet gjør at gjenbruk av asfaltermasser ved Statens vegvesen Møre og Romsdal har økonomiske gevinster ved siden av de miljømessige fordeler.

Varmprodusert asfalt tilsatt freste asfaltermasser (gjenbruksmasser), har til nå vært nytt i bærelag (Ag/Ap) samt i slitelag (Ma/Agb) på

veger med ÅDT inntil 3 000. Ved produksjonen har det vært tilsatt 20 % gjenbruksmasser. For bærelag har en i kommende sesong planer å øke andelen av gjenbruksmasser til 25–30 %. Produksjonen skjer forøvrig etter spesifikasjonene i håndbok 018 Vegbygging for de forskjellige asfalttyper.

Selv om de oppfreste asfaltermasser kan variere noe både i finstoffinnhold i tilslag og i innhold av bindemiddel, er erfaringene jevne produksjonsresultater ved asfaltverket også ved tilsetting av gjenbruksmasser. Gjenbruksmassene sjekkes kontinuerlig før bruk, og sammenholdes med utarbeidede resepter. Mindre justeringer på resepter kan være nødvendig underveis i sesongen avhengig av hvilke massetyper som kommer inn til lager, spesielt gjelder dette forholdet til bindemiddelinhold i gjenbruksmassene. Vårt bruksområde for asfalt tilsatt gjenbruksmasser er veger med tilsvarende eller lavere krav til steinkvalitet i tilslag enn det som er steinkvaliteten i de asfaltdekker som freses. Så langt har vi ingen dokumentasjon på forskjell på levetid for asfaltdekker med og uten gjenbruksmasser.

Ved bruk av gammel asfalt i ny produksjon kan verksprisene på nye masser, på grunn av verdien i massene (tilslag/bindemiddelin-

hold), reduseres med 8 til 10 kroner pr. tonn i forhold til produksjonskostnader ved 100 % nytt tilslag og bindemiddel. Med en produksjon tilsatt gjenbruk på 50 000 tonn, som vil være et normalår ved asfaltverket, gir dette innsparinger på 400 000 til 500 000 kroner pr. år. I tillegg kommer de miljømessige gevinster og senere sparte framtidige miljøavgifter ved deponering av asfaltermasser.

Offentlige etater og entreprenører graver i årenes løp opp store mengder asfaltflak. Dette er masser som til nå er blitt deponert på forskjellige avfallsplasser eller fyllinger. Ved et samarbeid med andre offentlige myndigheter bør det i vårt fylke ligge godt til rette for Vegvesenet å gjenvinne dette «avfallet» til høyverdige asfaltermasser. Til nå har vi gjort avtaler med kommuner og kaieiere om midlertidig lagring (mellomlager) nær aktuelle utskipingssteder for videre frakt til vårt asfaltverk i Geitvika.

Gunstige transport- og håndteringskostnader for freste asfaltermasser tilbake til verk, og med dette rimelig produksjon, samt høy kvalitet på nyproduserte masser, gjør at varm gjenbruk av asfaltermasser inntil videre vil bli prioritert i vårt fylke framfor kald gjenbruk av fresemasser.

Prosjektleder Halgeir Brudeseth og prosjektmedarbeider Joseph K. Mwitta skal lose Sykkylvsbrua vel i havn.

– Sykkylvsbrua er spesiell på så mange måter. Jeg kunne ha ramset opp en hel rekke punkt for å understreke det på mange vis særegne prosjektet. Men jeg tror jeg nøyer meg med å fortelle at ingen bru i landet vil få så mange pæler som Sykkylvsbrua når hun står ferdig, så vidt jeg vet.



En av kjempelekterne som skal pele 6 kilometer stålrør.

hold til styret i Sykkylvsbrua A/S, til brukerne og naboene. Oppmøtet til orienteringsmøtet omkring prosjektet var over all forventning. Samarbeidet med lokalmedia, regionsavisa og fylkesdekkende NRK har vært godt hele tiden. I et prosjektet av denne typen, er åpenhet, samarbeid med alle parter og god informasjon plattformen for at vi i ettertid skal kunne hevde at prosjektet ble gjennomført på en vellykket måte og slik vi hadde planlagt det. Jeg tror nok de langt fleste i område er forberedt på noe støy og bråk i byggeperioden, sier Halgeir Brudeseth.



Vi har registrert sprekkene i bygningene, forteller Halgeir Brudeseth.

Selmer ASA, som på topp vil ha en styrke på mellom 50 og 60 mann fra hele landet, forbereder en noe spesiell «Norgesrekord» – i peling. To store kjempelektere skal i løpet av sommeren ha «dunket» 6 kilometer med stålrør fast på havets bunn. Når vi legger til at hvert stålrør kan være opp til 55 meter langt, er det ikke vanskelig å tenke at det må bli alvorlig mange «dunk» sykkyllvingen får inn på trommehinna i tida som kommer.

– Pelinga er den store utfordringa. Jeg er spent på bunnforholdene. Det kan bli bråk fra kl. 06.00 til kl. 22.00 på hverdager og fra kl. 08.00 til kl. 18.00 på lørdager.

I mens pågår forskalingsarbeidet på landkaret for fullt på Ikorntnes. Når forskalinga rives, avdekkes en estetisk og miljøtilpasset betongklosse seg nærmest veg-vegg med publikumstrefferen til

Sykkylvsbrua – en lekker sak!

Tekst: Wiggo Kanck
Foto: Reidun Øverland

Det sier prosjektleder Halgeir Brudeseth, mens han ettertenksomt skuer ut av vinduet på anleggskontoret i 3. etasje i en av bygningene til møbelgiganten Ekornes – over fjorden der «hun» med sine lange, slanke former om ikke alt for lang tid skal strekke seg ut til glede for alle som skal bruke henne.

For nå er arbeidet på Sykkylvsbrua i full gang. På andre sida av Sykkylvsfjorden, på Ikorntnes – der «Stressless-fødaren» Ekornes er i gang med en ny, stor produksjonsutvidelse, kan han og prosjektmedarbeider Joseph K. Mwitta konstatere at det miljøtilpassede landkaret raskt skyter i været. Det sørger fagfolkene til entreprenøren Selmer ASA for.

Og brua – eller rettere tverrforbindelsen mellom Vik og Ikorntnes i Sykkylven kommune – skal stå fer-

dig i desember neste år. 2000 års presangen kommunens innbyggere bevilger seg selv, har den nettelprislapp på 144 millioner kroner. Men så vil da presangen også korte inn lengda mellom kommunesenteret og en av de viktigste arbeidsplassene i distriktet med 12,5 km. Det var den positive sida. Men som sunnmøringen flest, ser også sykkyllvingen de mange mulighetene brua vil gi, og skyver glatt unna de negative kosekvensene. Den ene er kostandene. Omlag 95 % av kostnadene finansieres ved bompenger. Selv har sykkyllvingen lagt 26 millioner kroner inn i potten som aksjekapital i bruselskapet. De resterende 10 millioner kroner kommer som tilskudd fra Møre og Romsdal fylkeskommune. Bompengerperioden er satt til 15 år. Uten å være for uærbødig i forhold til noen, har jo det store lokale engasjement nærmest fritatt staten, dermed sentrale politikere, vegfolk og departementet for «pengesløsning». Dermed fikk også

tidligere samferdselsminister et fane-prosjekt for lokal engasjement og ansvar – og slik et eksempel at forbindelser kan bygges uten å rope på penger fra «Zareptas krukke».

– Vi var nødt til å redusere standarden for at pengene skulle strekke til. Men reduksjonen går ikke utover sikkerhet eller på ting som trafikanen vil merke, legger Halgeir Brudeseth til.

De mer merkbare, nærliggende og lydhøre, negative virkningene, som vil prege tettstedet i tida framover, vil være støy fra pelinga og bearbeidinga av stål og betong, begrensinger for sjøfarende, ekstra trafikkbelastning på riks- og fylkesvegnettet og risiko for skade på naboeiendommer til prosjektet.

– Så du har forberedt folket i kommunen på både ulempen med bompenger når brua står ferdig, og de mer lydhøre og miljømessige negative konsekvensene som følger i månedene fremover?

– Vi har hele tida hatt godt for-



Når forskalinga rives på Vik, avdekkes en estetisk og godt miljøtilpasset riktig brupilar seg.

Nyttig lærdom!



Prosjektmedarbeider (kontrollingeniør)
Joseph K. Mwitta, forteller om
spennende og utfordrende oppgaver.

– Sykklyvsbrua blir en god ballast å ha med meg videre. Jeg har bygd bru på papiret tidligere, men aldri på skikkelig vis, sier prosjektmedarbeider Joseph K. Mwitta.

Tekst: Wiggo Kanck
Foto: Reidun Øverland

Jobben – hvor han for brukt sin ingeniørkompetanse er den første 36 åringen fra Tanazania har, etter fullførte ingeniørstudier i Bulgaria og Sverige. Sivilingeniøren, bosatt og etablert i Vestlandshovdstaden Bergen, forteller at han på kort tid har funnet seg til rette mellom fjorder og fjell på Sunnmøre.

– Halgeir og jeg har funnet tonen. Samarbeidet med Selmer ASA går veldig bra. Vi har fine kontorlokaler, stressleser i skinn til disposisjon på kontoret, gode møtelokaler, fin utsikt fra kontorvinduet, godt utstyr og en kjempefin leilighet vi deler på.

Kontrollfunksjonen, ha løpende kontroll med utførelsen av armering- og betongsarbeidet på brua, kontakt med Selmer sin bygge-

ledelse og ellers ordinære kontrolloppgaver er i hovedsak mitt ansvarsområde.

– Arbeidet er interessant, og ikke minst får jeg bruke kunnskapen min. Her er tingene virkelig. Jobben er spennende og utviklende. Ingen tvil om det, sier Joseph K. Mwitta.

Som kjent har vanleg strøsand svært kort verknad der trafikken er høg. Vi har hevda at effekten av sanden er borte når 100 bilar har passert. Friksjonsmålingar i samband med prosjektet «Friksjonsforbetrande tiltak» viser at verkna- den av sanden ofte er borte etter 30–50 bilar. Der trafikken er høg har Vegvesenet måtte bruke salt for å få tilfredsstil- lande friksjon.



Positiv erfaring med bruk av varm sand

Tekst: Ivar Hol Foto: Wiggo Kanck

Forskning og utvikling dei siste åra har stort sett gått på utvikling av metodar for strøing med salt (tørt salt, befukta salt, saltløysing, CMA, slurry etc.). Etersom storparten av vegnettet vert strødd med sand, må det vere rett å sjå på korleis/om vi kan oppnå betre effekt av sanden. Vi har lenge visst at varm sand låg/festa seg betre til vegbanen enn den kalde sanden, men ingen kunne seie noko sikkert om kor

mykje lengre sanden låg på vegba- nen eller om sandmengda kunne reduserast.

I vintersesongen 1998/99 har fylket vårt saman med Oppland fylke teke del i eit forsknings- og utviklingsprosjekt med sikte på å kunne dokumentere effekten av varm sand. I fylket vårt har sanden vore oppvarma til 180 grader med ein dieselmotor. Metoden er opprinneleg utvikla i Sverige og vert kalla «Hottstone». I Oppland vert sanden tilført oppvarma vatn, denne metoden vert kalla «Friction Maker». Erfaringane til no viser at varm sand forlenger verknadstida vesentleg. Dei oppvarma sandkor- na tiner eit stykke ned i isen før dei fryr fast. Sandkorna vert festa til isen/snoen omlag som piggane på dekk eller sanden på eit sand- papir.

Forsøk syner at ved omlag minus 7 grader er effekten av oppvarma sand bortimot uendra etter at 500 bilar har passert. Sjølv etter 2 000 bilar har sanden framleis god effekt. Som venta avtekk effekten av varm sand etter kvart som tempera-

turen på vegbanen stig. SINTEF skal ta hand om målingane og fram- skaffe nødvendig dokumentasjon.

Oppvarmingstida med «Hott- stone» har vist seg å verte mykje lengre enn forventa. Leverandøren av utstyret forespeila oss at det ville ta 20–30 minutt å varme opp eit lass strøsand. Erfaringar viser at oppvarmingstida i praksis vert opp mot 5 timar. Dette kan sjølv sagt ikkje akseptast. Ein mogleg årsak kan vere at oppvarmingskas- setten vår er bygd i rustfritt stål. Denne kan ha andre varmeleiings- eigenskapar enn prototypen i Sverige. Vi har og hatt andre vanskar med vår «Hottstone». Opp- lendingane har hatt vesentleg min- dre problem med utstyret sitt. Oppvarmingsutstyret som vart valt å prøve ut i fylket vårt har – i alle fall ikkje enno – svart til forvent- ningane. At det kan ta tid å utvikle utstyr/metodar er noko den som deltek i forskning og utvikling må ta høgde for. Det som er viktig no er å kunne dokumentere kva verk- nad varm sand har. Vidare utvikling av metodar/utstyr vil kome seinare.



Hvit midtlinjeoppmerking i år 2000

Samferdselsdepartementet har sluttet seg til de faglige vurderingene som Vegdirektoratet la til grunn for en overgang fra gul til hvit midtlinjeoppmerking i Norge. Endringene vil gå over en toårsperiode, med oppstart i år 2000. For å lette overgangen startet vi her i fylket allerede i fjor med en gradvis tilpasning for en eventuell overgang til helhvitt oppmerking. Det lavtrafikkerte vegnettet som ble malt siste sesong (ca. 1/3 av veger med midtlinje), vil i år bli vurdert markert kun med ei god formerking i kombinasjon med midler-

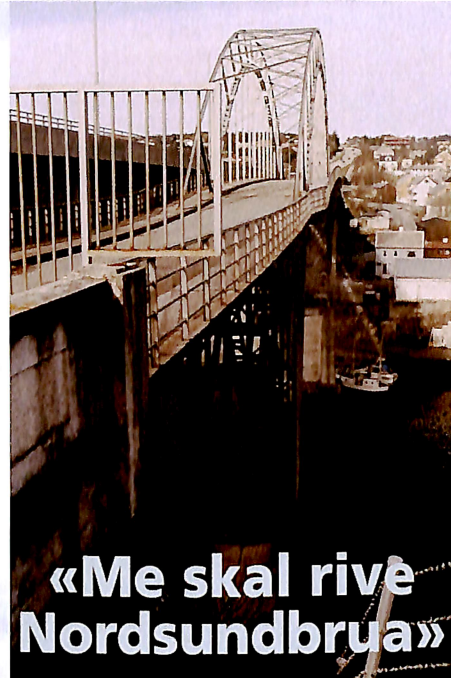
tidige vegbanereflektorer. Vegdirektoratet vil komme tilbake med anbefalinger om hvordan dette kan gjøres. I tillegg vil det orienteres om hvordan det kan skiltes når midtlinje mangler. På veger med nylagt asfalt og ved reparasjon av eksisterende midtlinjemerking vil det på stamveger og øvrige viktige veger bli lagt sprayplastoppmerking så tynt som mulig (ned til ca. 0,6 mm). For merkesesongen 1999 vil innsatsen på kantlinjeoppmerkingen bli prioritert.

(Odd Arne Rød - foto: Per Tormod Nilssen)

Når kjem ny Skodjebru?

Ordførar Ole Stokke og seksjonsleiar Anders Moen kunne før påske presentere planane for ny Skodjebru og ny veg mellom Digernesskiftet og Stette. Ei ny bru over Skodjestraumen, som skal erstatte gamalbrua frå 1922, og opp-

rusting av riksveg 661 mellom Digernesskiftet og Straumen vil koste ein stad mellom 150 og 175 millionar kroner. Kva for bruløysing, som til slutt vert valt, er ikkje avgjort. Men det er avgjort at linene i den gamle brua skal overførast til den nye. Det som og er klart er at den nye brua vert bygd i stål. Av bruforslaga som vart vurdert står ein att med to – ei bru med «overliggjande» bue og ei med «underliggjande» bue. Men når brua vert bygd og vegen mellom Digernesskiftet og Straumen ligg ferdig veit ingen no – av den enkle grunn at pengane ikkje finst, enno. (Wiggo Kanck)

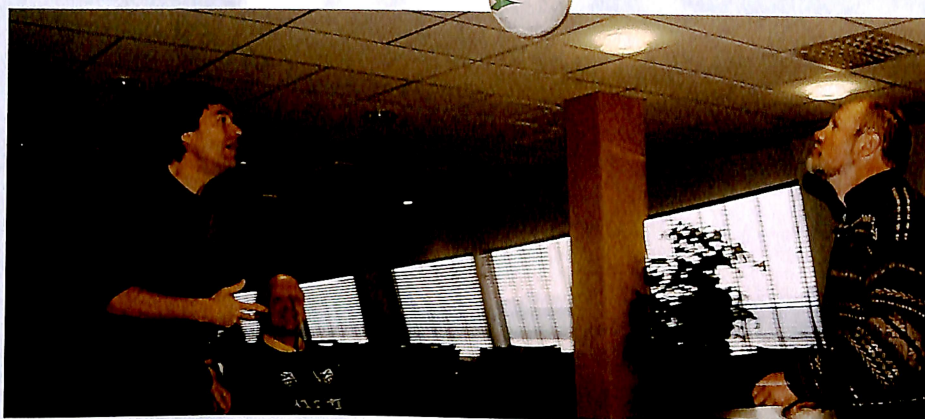


«Me skal rive Nordsundbrua»

Ja vel, fekk vi ikkje bygge brua, skal vi heilt sikkert rive ho. Omlag slike tankar kan vi, i fri fantasi, innbille oss at leiinga i EEG-Henriksen A/S gjekk med då det vart klart at den gamle Nordsundbrua i Kristiansund skulle rivast ned. Og som tenkt så gjort, EEG-Henriksen A/S fekk sin visjon oppfylt.

Frå spøk til alvor; rett nok leverte entreprenøren anbod på brubygginga tidleg på -30 talet og på brurivinga i januar 1999, men som dykk no skjønar fekk dei no ein gong berre den eine oppgåva – rivinga. Arbeidet er godt i gang, og innan 1. september vert det lova at brua skal vere borte. Men minnene vil leve vidare, dei. Stålet frå brua vert frakta til Mo i Rana gjort om til spikar, medan betongkonstruksjonane skal nyttast til havnefylling i Kristiansund. Der brupillarane ein gong sto, vert det brupark. (Wiggo Kanck)





Nikka ballen nordover

Lærkula gjekk i riktig bane frå ein ihuga Bodø/Glimt-patriot til ein annan. Dermed spelte vegsjef Karl Melby i gang regionsmøtet i HMS-region Nord samstundes som han sendte ballen nordover med Jan Arne Danielsen til neste arrangør, Statens vegvesen Nordland. Som lesarane kanskje alt har oppfatta, var første dag av regionsmøtet lagt til Molde stadion, og det dagen før årets første heimekamp.

Det var elles eit tettpakka program arrangøren hadde lagt opp til. På konto for fagleg aktivitet vart særleg temaet, «Narkotika og piller, misbruk på arbeidsplassen»,

både tankevekkjande og urovekkjande. Innsynet Arnold Vik frå Romsdal Politikammer gav møtedeltakarane var skremmande. Middag og omvising i fiskeværret Bud på Romsdalskysten om kvelden vart ei stor oppleving for møtedeltakarane. Andre dags tema dreidde seg mykje om forskrifter og regelverk. Dei spesielt interesserte (vi avslører at det var bodøværingane) forlengte dagen med å oververe eit møte mellom blå/kvitt og gul/svart. For ordens skuld, Molde slo Bodø/Glimt 2-1. Og ballen nordlendingane fekk med seg var signert av Moldespelarane. (Wiggo Kanck)

I samferdsla sitt teikn

Vi står føre nye veghelger i samferdsla sitt teikn. Både tunnel- og vegopninga i Volda og vegopninga/bomstasjonrivinga – «Den glemte veg» og Atlanterhavsvegen – på riksveg 64 vert markert på skikkeleg vis.

Laurdag 19. juni vert Rotsethorntunnelen opna med «brask og bram» både på Voldasida og av folket langs Austefjorden. Det lokale engasjementet er stort, og frå velinformert hald vert det lova mykje «rart» opningsdagen.

Markeringa av slutten på «Den glemte veg» og rivinga av bomstasjonen på Atlanterhavsvegen vil skje i trafikktryggleiken sitt teikn. Her vert markeringa vinkla inn mot ungdom og fart. Sjølv sagt vert det konkurransar, gratis matservering og mykje hygge for dei som legg turen til «fugletitterplassen» og bomstasjonen på Atlanterhavsvegen 26. juni.

Vel møtt på begge stader!
(Wiggo Kanck – arkivfoto)

«Vegvesengule» vegkanter



Retta før Veg og Virke gikk i trykken mottok vi dette bildet – tatt 23. april på Smøla. Der er «vårønna» godt i gang og hestehoven i full blomst. – Det er ingen sensasjon at hestehoven blomstrer på denne tiden, men det er sjelden det er så mange som i år. Vegkantene er «vegvesengule» så langt øyet ser, kan Per Ellevsøy ved Smøla vegstasjon fortelle. På bildet ser vi Edvard Myrvoll i det han samler inn brøyttestikkene. (Reidun Øverland – foto: Per Ellevsøy)

Jubilanter i Norsk Arbeidsmandsforbund

25 år

Henry Vatne, Volda og Ørsta vegklubb
Reidar Myklebust, Volda og Ørsta vegklubb
Arnstein Heilevang, Årø veg- og verkstedklubb
Jan Daniel Råket, Aure vegklubb
Sigurd Todal, Aure vegklubb
Hans Nettet, Nettet vegklubb
Lars Sandnes, Nettet vegklubb
Eivind Toven, Nettet vegklubb
Per Natvik, Skodje vegklubb
Inge Lund, Storfjord vegklubb

Arnfinn Alnes, Storfjord vegklubb
Petter Vikene, Storfjord vegklubb

40 år

Øyvind Håhjem, Skodje vegklubb
Kristian Ellevset, Surnadal vegklubb
Magnar Moen, Surnadal vegklubb
Karl Rovik, Sunndal og Tingvoll vegklubb
Robert Bergum, Tresfjord og omegn vegklubb
Helge Bjermeland, Tresfjord og omegn vegklubb



Returadresse:
Statens vegvesen
Møre og Romsdal
Fylkeshuset
6404 Molde

