



Statens vegvesen
Møre og Romsdal

veg og virke

Nr. 3 – 1999/27. årgang



Statens vegvesen Møre og Romsdal sitt bedriftsblad



Geiranger ferjekai fikk «andre plass»

Vakre vegers pris 1999 gikk til Lysefjordbrua i Rogaland. Prisen ble i år delt ut for tiende gang og det var 20 kandidater med i årets konkurranse. Sju av disse ble plukket ut og fikk besøk av juryen. I tillegg til vinneren kåret juryen Geiranger ferjekai til «andre plass» og hedrende omtale:

– Geiranger ferjekai ble ferdigstilt i 1997. Kaien er flyttet til utkanten av Geiranger sentrum for å gi plass til en tilfredsstillende ferjekai. Samtidig får sentrumsfunksjonene bedre mulighet til videre vekst. Juryen mener valgt plassering er en svært god løsning. Det er riktig avstand mellom det kollektivknutepunktet som ferjekaien representerer og bygdas sentrum. Trafikkløsningen på oppstillingsarealet er ryddig og enkel å forstå. Arealbruken er minimal. Prosjektet framstår som et enkelt anlegg, med nøktern materialbruk, gode og delvis dristige detaljeringer, enkel møblering og nennsom tilpasning til omkringliggende landskap og bebyggelse. Juryen ønsker at de kvalitetene som dette anlegget representerer, blir videreført på kommunens arealer i Geiranger sentrum.

Juryen sier i sin generelle omtale at det er gledelig å

fastslå at kvaliteten på de innsendte prosjektene er svært høy. Det var sendt inn mange ulike og spennende prosjekter. Noe juryen ser på som et gledelig uttrykk for økt kompetanse, tverrfaglig samarbeid og kreativitet i styring, planlegging og gjennomføring av norske veganlegg.

Vi gratulerer Rogaland, som nok en gang vant prisen!

(Reidun Øverland –
foto: Per-Tormod Nilsen)



Gamal vegvisar

Strake vegen til Åndalsnes er like lang, eller kort alt ettersom, og vegen går framleis i same retning no som den gong dette kortet vart trykt. Den einaste endringa må så fall vere at delar av vegen til, eller frå, Åndalsnes er lagt om. Elles så meiner vi at vegskiltet må ha stått i området ved Grøttur bru, der den gamle riksvegen gjekk. Åndalsnes og Ålesund er skrive med dobbel a, og skilta er av den riktige gamle typen. Vegnummereringa er og nokre mannsaldre gamle.

Kortet ja, det kjøpte Kjell Heggdalsstrand på det årlege vårmarkedet i Vikingskipet på Hamar. Det han lurar på er når kortet vart trykt. Kortet må stamme frå rundt 1950, meiner vi. (Wiggo Kanck)

Held det ein sesong til tru?

Bildet er teke på riksveg 655 mellom Øye og Leknes i Ørsta kommune og er ikkje arrangert. (Leif Husby)



Vi gratulerer!

50 år

Inge Bergum, Vikebukt	16. august
Magnar Koppernes, Eidså	14. september
Arnstein Heilevang, Lyngstad	15. september
Rigmor Vågenes, Valldal	21. september
Torbjørn Hauso, Molde	29. september
Per Bjørn Gjelsten, Fiksdal	12. oktober

60 år

Egil Alvik, Ålesund	22. august
Martin Rimstad, Meisingset	28. august
Aslaug Aurvågglid, Tjørvåg	23. oktober





Statens vegvesen Møre og Romsdal

veg og virke

Statens vegvesen Møre og Romsdal
sitt bedriftsblad

Nr. 3 - 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: Kranfartøyet «Uglen» klar
til å løfte midtspennet på gamle
Nordsundet bru, Kristiansund.
Foto: Per-Tormod Nilsen

Baksida: Gamle Nordsundet bru,
Kristiansund. Foto: Per-Tormod Nilsen

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

Deadline for neste nummer:
4. oktober 1999.

Av innhaldet

Gamle Norsund bru historie	4-5
Rassikring i Trollstigen	8-9
Vegcupen	10
Vegopningar	11-21
Bompengefinansiering	22-23
Senk farta!	26
Hvileaksjon	27
Langøybrua tek form	28-29
Elveg	30-31

Trollstigen – ein attraksjon rikare.....

Geologirapporten og den påfølgjande stenginga av Trollstigen, ein av dei best besøkte turiststatstader i landet, sendte sjokkbølger gjennom reiselivsnæringa i Møre og Romsdal i sommer. Våre eigne geologiske undersøkingar og ein uavhengig rapport konkluderte med at stabilitetsforhalda i Trollstigen, mellom Tverrelva og Stigfoss bru, ikkje var tilferdsstillande. Aktiviteten av steinsprang var faretruande stor, og større denne sesongen enn det som var normalt. Situasjonen blei vurdert som kritisk. Da kan ikkje vegsjefen leggje rapporten frå ein av landets fremste ekspertar i skuffa.

Som veghalder har Statens vegvesen eit overordna ansvar for tryggleiken og framkomelegheiten. Det betyr og at Trollstigen skal vere like sikker å ferdast i som resten av riks- og fylkesvegnettet i landet. Statens vegvesen sitt mål med rassikringsarbeidet er å gjere Trollstigen trygg for brukarane, og at det i framtida ikkje skal verte naudsynt å stengje vegen etter værgudane sitt «for-godt-befinnande». For brukaren skal det være forutsigbart å køyre Trollstigen. Vidare skal det ikkje skje arbeidsulukker under utføringa av sikringsarbeida.

Eg skulle ikkje ha tenkt det høgt, – men lell. Kva for følgjer ville eit ras i Trollstigen fått og kva for renome ville vegen fått om ulykka, stor eller liten, hadde vore ute? Da trur eg at meir enn all verdas mogelege marknadsknep og pumping av ressursar inn i markandsføringa måte til for å bøte på ein slik skade. Heller ikkje det hadde vore nok.

Det er eit omfattande, vanskeleg og kostnadsnevjande sikringsarbeid som no går føre seg. Det har ikkje tidlegare vore gjort eit så stort sikringsarbeid av slik karakter her i landet. Dette fekk tilhørarane i folkemøtet på Åndalsnes i august ei omfattande innføring i. Der og da trur eg alvorret gjekk opp for skeptikarane. Denne kvelden fekk dei naudsynte tiltaka aksept!

Skal kravet om sommaropen veg oppfyllest, fører det til at anleggsperioden vil strekkje seg over fleire år. Statens vegvesen vil sjølvsgatt leggje forhalda til rette for at vegen ikkje skal vere stengt mer enn naudsynt. Men det igjen fører til ei redusert opningstid dei neste somarane. Med det som utgangpunkt vil ikkje Trollstigen få ein normal sesong før somaren 2003.

Det har kome fleire innspel om å nytte sikringsarbeidet i Trollstigen til noko positivt. Vi er allereie godt i gang for å vende skiltinga om stenging frå ein negativ til ein positiv oppleving. Utan at eg her og nå skal «ta kjeften for full», kan eg lova at Statens vegvesen skal gjere det som er tilatt, innafor våre rammer, for at Trollstigen kan verte ei oppleving i den tida vegen er stengt. Det kan mellom anna skje ved at forhalda på rasteplassen øvst i Isterdalen og området på Stigrøra vert lagt til rette for det. Kanskje Trollstigen vert ein attraksjon rikare.



Wiggo Kanck
Informasjonsleiar

No er gamle Nordsundet bru historie

Nokre av dei mest spektakulære knutepunkta vert tekne vare på, dei vil venteleg hamne på Norsk vegmuseum og som skulpturar i den planlagte bruparken på Gomalandet.



Jørn Arve Hasselø, leiar for bru- og ferjekaiseksjonen i Statens vegvesen, følgjer spent med i dei siste førebuingane.

Trass i sine 335 tonn, verkar midtspennet på gamle Nordsundet bru lite der det vert frakta ut sundet av kranfartøyet «Uglen» frå Ugland Construction.



Torsdag 8. juli vart det 335 tonn tunge midtspennet på gamle Nordsundet bru i Kristiansund krana ut sundet til Bentneset. Kristiansundarar, både av den eldre og yngre garde, følgde spent med på den historiske augneblinken då kranfartøyet «Uglen» løfta første del av den gamle brua. Samstundes som representantane frå Staten vegvesen og entreprenøren NCC Eeg-Henriksen Anlegg A/S fornøgd kunne konstatere at alt klaffa, både berekningane og det gamle stålet heldt mål.

Tekst: Reidun Øverland
Foto: Per-Tormod Nilsen

Det var så visst ikkje berre arbeidarane og dei ansvarlege for operasjonen som hadde ein lang dag. Fleire av dei nyfikne tilskodarane hadde teke oppstilling allereie i åtte/nitida på morgonen og følgde tålmodig med i heile den 12-timers lange økta før midtspennet var trygt plassert på landjorda. Eit par av dei framømte kunne fortelje at med rivinga i dag var ringen på ein måte slutta, som smågutar kunne dei hugse den stormfulle desemberdagen i 1936 då brua vart teken i bruk. Ikkje tvil om at det var litt vemodig å sjå at ho no forsvinn.

Det var entreprenørfirmaet NCC Eeg-Henriksen Anlegg A/S som etter ein anbudsrunde fekk oppdraget med å rive gamle Nordsundet bru til ein kostnad på 4 millionar kroner. Dei har brukt om lag to månader på å berekne og planleggje operasjonen. Og dei reknar med å vere ferdig med alt arbeidet innan 1. september.

– Det å rive ei bru krev like stor kompetanse som å byggje ei, og

det er nytta dei same bereknings- og konstruksjonsprogramma som når nye bruer vert konstruert, seier leiar ved bru- og ferjekaiseksjonen Jørn Arve Hasselø. Han fortel vidare at det på førehand var teke prøver av det gamle stålet for å vere sikker på at det tålte den store belastninga det vart utsett for når dei tunge delane skulle hevast.

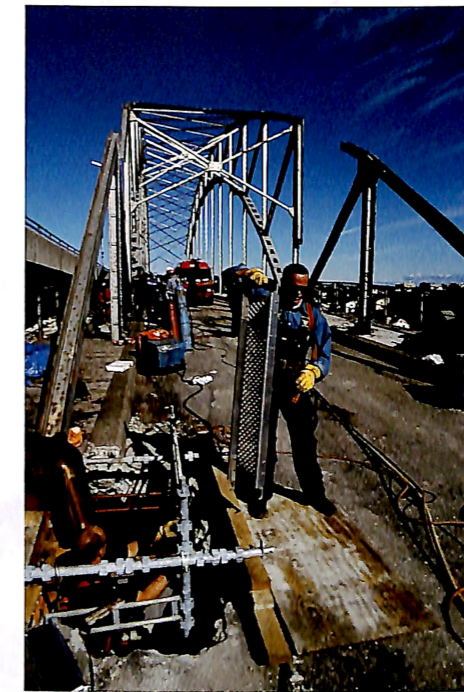
Når midtspennet vart løfta ville resten av brua verte noko ustabil, dette vart sikra med fleire stag som skulle halde søylene på plass. Tryggleikstiltaka elles var òg svært omfattande under heile operasjonen. Eit større område under og ved gamle Nordsund bru vart spera for ferdsel. Likeins vart all trafikk over «nye» Nordsundbrua stoppa ein liten halvtime medan sjølv løftet pågjekk, i tilfelle brua skulle få ein liten ustabilitet som følge av lastoverføringane.

Men alt gjekk i alle høve nesten heilt etter planen og kl. 2100, kanskje litt seinare enn først berekna, stod det 335 tonn tunge midtspennet trygt plassert på Bentneset. Deretter vart dei to 325 tonn tunge sidespenna fjerna på same måte.

På Bentneset vert stålkonstruksjonane kappa opp i små bitar og stålet vert frakta til Mo i Rana for gjenvinning. Betongen hamnar på Devoldholmen som fyllmasse.

– Ingen tvil om at gamle Nordsund bru er eit stort handverk, og vi riv brua med stor respekt for det arbeidet som vart gjort på 30-tallet. Dei mest spektakulære knutepunkta av stålfagverket vert tekne vare på og vil mellom anna verte brukt som skulpturar i den planlagte bruparken på Gomalandet, avsluttar ein godt nøgd Jørn Arve Hasselø.

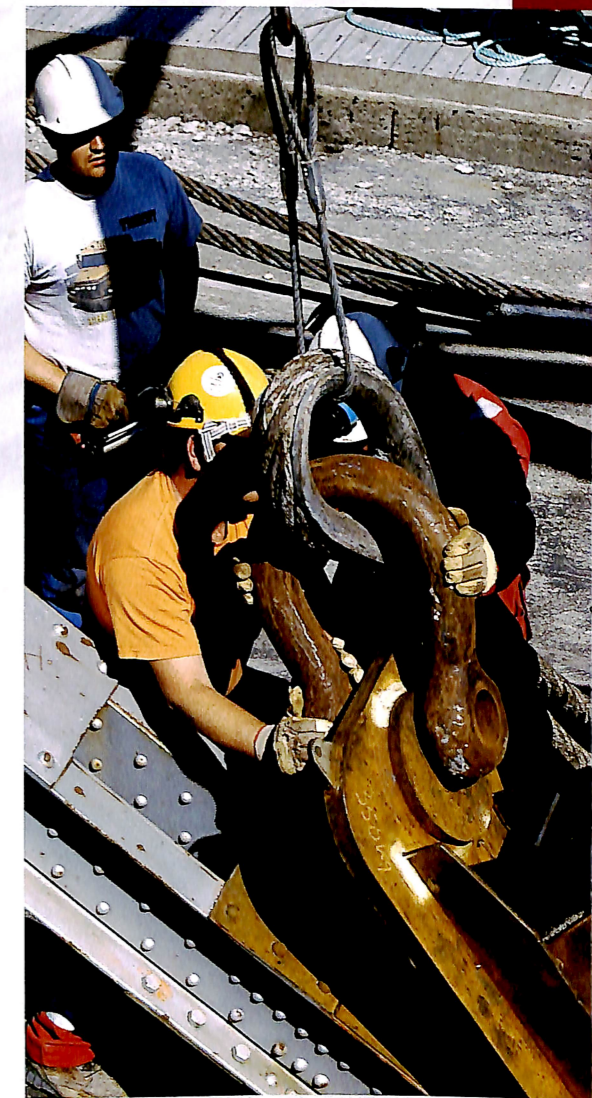
Den gamle Nordsundet bru er blitt historie i den forma ho til no har hatt, men delar av ho vil som vi forstår leve vidare. Og kven veit, har du planar om å setje opp nytt hus eller utføre anna snekkararbeid – så er det kanskje delar av brua du spikrar inn i veggene eller golvet ditt.



Over: Aktiviteten var stor og til tider hektisk i timane før brua skulle hevast.

Til høgre: Litt av nokre dimensjonar. Det var så visst ikkje nok med rå handmakt når wirane skulle boltast til dei påsveisa «løfteørane», hjelp frå både kran og lastebil måtte til.

Under: Endeleg kan midtdelen av brua lirkast forsiktig ut frå dei andre konstruksjonane.





Arbeidsmiljøutvalget møttes i Geitvika

Arbeidsmiljøutvalget må ha gode kontakter for å kunne velge tid og sted med 100 % klaff med natur og vær slik som i dette tilfellet.

Asfaltverket i Geitvika omkranses av hvite fjelltopper og grønnkledde lier. Det er nesten som en automatisk begynner å nynne på «Hvorhen du går i li og fjell ...» Så velter det plutselig grå røyk ut av pipa på asfaltverket, Gunnar Flemmen beroliger møtet med at mye av dette er vanddamp og vil forsvinne når verket er oppvarmet. Verket produserer like mye CO₂ på en dag som de to ferjene som går fra Volda gjør. Ingen fare!

Han legger raskt til at under bemerkninger på kontrollskjemaet fra A/S Norske Shell står det følgende: «Dette verket bør kunne sette en standard på hvordan det bør være på tilsvarende steder.» Han gir ros til de som arbeider på verket for at det alltid er ryddig og at det tekniske fungerer bra.

AMU-møtet forløper i god stil, med god møteledelse og engasjement i debattene om sakene. Sak 13 er omvisning og orientering om Geitvika asfaltverk. Formann Stig Grevsnes tar møtedeltakerne med på en interessant rundtur og vi får

bekreftet at rapporten fra A/S Norske Shell er korrekt. Trass litt trange møtelokaler vil jeg si at dette var et av de gode møtene i arbeidsmiljøutvalget.

Bare kjente fjes, men for ordens skyld, fra venstre: Ola A. Berg, Berit Brendskag Lied, Arne Johnsen, Helge Lilleidet, Karl A. Ekroll, Knut Stokkeland, Oddbjørn Husøy, Rolf Stormo, Per Brandli, Gunnar Flemmen, Stig Grevsnes, Oddmund Gussiås og fra BHT Ørsta: Hans Kr. Furnes. (Tore Andersen)



Gjenbruk av asfaltmasser

5. og 6. mai inviterte vi interesserte fylker til temamøte om gjenbruk av asfaltmasser (fresemasser). Vi orienterte om det opplegg vi har hatt på dette feltet fra og med sesongen 1995 og erfaringene så langt. Et økt kvantum av fresemasser i mange fylker med årene, vil framtinge et behov for utnyttelse av disse massene i ny asfalt. Et av konseptene på dette feltet er gjenbruk ved produksjon av varmasfalt. Flere fylker vil etterhvert forberede asfaltverkene sine til slik produksjon. Alle nye asfaltverk, som blir anskaffet til Statens vegvesen, vil være bygd opp for å kunne produsere asfalt med tilsetning av fresemasser. Her ser vi noen av møtedeltakerne på befaring ved asfaltverket i Geitvika, foran matesiloen for fresemasser. (Gunnar Flemmen)



Nytt styringssystem ved asfaltverket i Geitvika

Det er i inneværende år investert ca. 1,0 millioner kroner til nytt og moderne styringssystem ved asfaltverket i Geitvika. Dette vil sikre en fortsatt kvalitetsmessig jevn og god produksjon. Årsaken til investeringen er at det gamle styringssystemet begynte å svikte. Det nye styringssystemet kan flyttes over til et eventuelt nytt asfaltverk, som er aktuell for investering innenfor en tidshorison på ca. 5 år. Da antas det og at de tilgjengelige massene i Geitvika er utnyttet. Asfaltverket er nå inne i sin ellefte sesong, og har til nå produsert ca. 1,1 millioner tonn asfalt. (Gunnar Flemmen)

Støtte til omsorg og utdanning

Melding nr. 13 omtalar reglane for å få støtte til å dekkje omsorgsutgifter når ein skal vere med på kurs og liknande. Satsen er kroner 400 pr. døgn. Det er ein del krav som gjeld for at ein har rett på støtte, så du bør lese heile rundskrivet dersom du trur dette kan gjelde for deg.

I melding nr. 14 finn informasjon om korleis ein kan vere med i kampen om dei 40 mill. kroner som skal gå til kompetansebygging for tilsette i staten i den tariffperioden vi no er inne i. Også her er det ein god del krav og føresetnader knytt til ordninga. Søknadsfristen er 15. september til Statskonsult, men det er ein god del «forarbeid» så denne søknaden kan ikkje improviserast dagen før fristen går ut.

Meir informasjon om begge meldingane og søknadsskjema får ein ved å vende seg til personaleksjonen på vegkontoret. Meldingane er og å finne på trafikkstasjonane. (Johan Sudmann)



100-åring på besøk i heimbygda

Etter fleire år vekkstua på Norsk Teknisk museum sitt lager på Gjerdrum, vart den 100 år gamle modellen av Geirangervegen børsta støv av og teken fram i lyset igjen. Den har no komen til heider og ære igjen, utleid til ein av dei plassane den verkeleg høyrer heime. Frå byrjinga av juli og ut sommarsesongen i år er modellen utstilt saman med veteranbilane og gamle bilete ved Union Hotel i Geiranger. Modellen, som er i målestokk 1:8 000, er i god stand og er eit imponerende handverk.

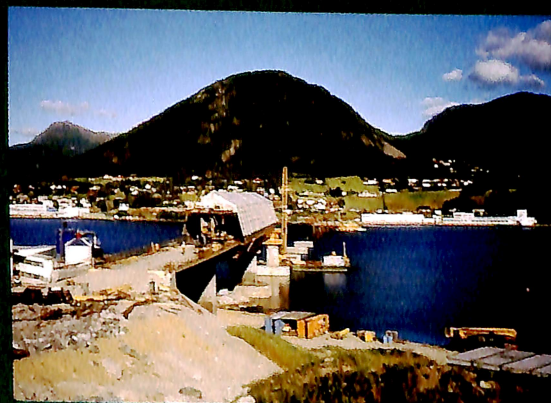
Terrengmodellen i gips stod ferdig i 1899, og arbeidet er i vesentleg grad utført av kandidat Sverre Ihle. Modellen var laga til Verdensutstillinga i Paris etter Vegdirektør Krag sin ide. Den hadde nok imponert juryen, for den fekk gullmedalje og diplom. I 1914 vart modellen, som inntil då hadde stått på Vegdirektøren sitt kontor, gitt som gåve til Norsk Teknisk museum.

– I samband med Geirangervegen sitt 100 års jubileum i 1989 vart modellen etterlyst. Men på grunn av noko som truleg var ei misforståing mellom kontaktpartane, trudde dei at modellen var borte, seier overingeniør Geirmund Nordal. Han fortel vidare at det er eit stort ønske frå Statens vegvesen Møre og Romsdal si side at denne historiske modellen kan kome permanent fram i lyset igjen. Og då er det Norsk vegmuseum på Hunderfossen, der både gullmedaljen og diplomten er plassert, han har i tankane. (Reidun Øverland)

Sykkylvsbrua er i rute

Arbeidet med Sykkylvsbrua har no pågått i eit halvt år, og mykje av grunnarbeidet er no ferdig. Det er blitt ramma omlag 100 stålørspelar, så det står igjen 26 før ein har fast grunn under alle dei 14 søylene. Pelearbeidet har vore utfordrande, med lengder heilt opp til 67 meter, men vi ser ut til å komme i land på Vik utan at omfanget av arbeidet går mykje over kontraktas beskrivelse. På Vik er det fylt ut ei ca. 100 meter lang sjøfylling av sprengstein. Søylar og overbygning blir no fortlopande bygd opp og ut etter ein stram syklusplan.

Prosjektet er i rute både framdriftsmessig og økonomisk, og er planlagt opna i desember år 2000. (Halgeir Brudeseth)





Rassikringsarbeidet i Trollstigen er det mest omfattande som nokon gang er gjort i Noreg. Arbeidet vil halde fram dei neste åra, og Trollstigen vil vere open for normal trafikk først sommaren 2003.

Rassikkerer Trollstigveg

Sikringsarbeidet i Trollstigen går som planlagt. Sidan 11. august er det spylt og sprengt ned fleire tusen kubikkmeter masse frå fjellsida, i området mellom Tverrelva og Stigfoss bru. Arbeidet har allerede vorte ein turistattraksjon.

Tekst: Wiggo Kanck

Foto: Wiggo Kanck og Reidun Øverland

Aldri tidlegare her i landet har eit så omfattande og krevjande sikringsarbeid av dette slaget vore gjort. Det primære målet med arbeidet, som trulege vil gå over fleire korte og hektiske månader haust og vår, er å sikre Trollstigen slik at den vert eit forutsigbart godt produkt som har tilgjenge i somarhalvåret.

Etter at sandputer vart lagt på vegsløyfene mellom Tverrelva og Stigfoss bru, vart området i fjellsida gjort klart for det vanskelege og utfordrande sikringsarbeidet. Utpressing av massar, manuell rensk og sprenging har og vore nytta. Alt med godt resultat. For å få ein fort-

gang på arbeidet, og for å utnytte tida som er til råvelde før isen sett seg, vart spyling av fjellsida frå helikopter nytta. Eit optimalt resultat med helikopterspyling, betyr at ein sparer mellom 2 og 3 vekers ordinær innsats.

I sjølve sikringsarbeidet vil det gå med mellom 500 og 600 stålboltar, kvar på 7 meters lengd, 15 000 kvadratmeter ordinær fjellsikringsnett og 10 000 kvadratmeter ubåtnett frå krigens dagar. Alt for å gjerre Trollstigen trygg. Ubåtnettet, som kjem frå Frankrike, er alt på plass på Åndalsnes.

Sikringsarbeidet, som vil koste rundt 30 mill. kroner, er eit samarbeid mellom Statens vegvesen, raskonsulentent SCC Kummeneje og Betongrenovering A/S.

– Ut i frå at det ikkje er mogeleg å arbeide om våren, må det meste av sikringsarbeidet gjerast om hausten. For å kunne opne vegen til ein kort sesong, er vi avhengig av ein vedlikehaldsperiode for å køyre bort sandputa og ta reparasjon av skadar på vegen. Sikringsarbeidet vert høyt prioritert, og vil

gå føre seg så lenge som mogleg utover hausten, seier produksjonsleiar Knut Inge Braute i Molde produksjonsområde.

Ikkje uventa skapte rapporten og stenginga av Trollstigen rabalder i fleire kretsar. Turistane vart den store taparen. Men turistane har alt fått auga opp for at sjølve sikringsarbeidet er ein attraksjon å ta meg seg – og eit godt plaster på såret for at Trollstigen er stengt. Både på rasteplassen øvst i Isterdalen og på Stigrøra, har turistar og andre med store interesse og skrekkblanda fryd fulgt arbeidet.

Her ligg det mange moglegheit for både entreprenør, Statens vegvesen og turistnæringa i ei marknadsføring av det som skjer i Trollstigen.



Rassikringsarbeidet i Trollstigen har vorte ein turistattraksjon.



Bak f.v. Inger Lise Andersen, Hilde Moltumyr, Anni Kari Pedersen, Else Eide og May-Britt Eidseter. Foran f.v. Siv Ingrid Strømsnes, Ruth Myklebust, Bente Haugen, Sonja Moltumyr og Unni Indergård.



Avslappa stemning blant karane etter ein fin innsats i vegcupen i år.

Tekst: Siv Strømsnes og Jack Berg

Endeleg blei det vegcup igjen, og den blei i år avvikla i Trondheim 4.-6. Juni.

Vi stilte også i år med herrelag og damelag, og damene knalla til med siger i alle kampene og fekk ta vandrepokalene med heim att.

Først blei Buskerud slått med heile 8-0, så Hordaland 4-1. I semifinalen møtte damene Nordland og vant 5-1. Og til slutt blei Sør-Trøndelag slått med 3-0 i finalen. Ekstra morosamt var det å slå arrangør fylket. Ein herre blei så begeistra at han utbraut: – Vi har ikkje så mange damer i etaten, men for ein kvalitet! No manglar det berre eit napp for å få pokalen til

odel og eige, og det er jo ein god motivasjon for neste års vegcup.

Herrane sleit seg til siger mot Nord-Trøndelag og Vest-Agder, uavgjort mot Sør-Trøndelag, og måtte gje tapt for Rogaland. Med dette gjekk vi ikkje vidare. Nordland vant, igjen, og har med det ei imponerende sigersrekke dei 3 siste vegcupane på rad. Men sjølv om det ikkje gjekk like godt med herrane som med damene, så var innsatsen upåklageleg.

Til høgre: Premieutdeling på Royal Garden, kor alle budde under vegcupen. Mange blide fjes her.

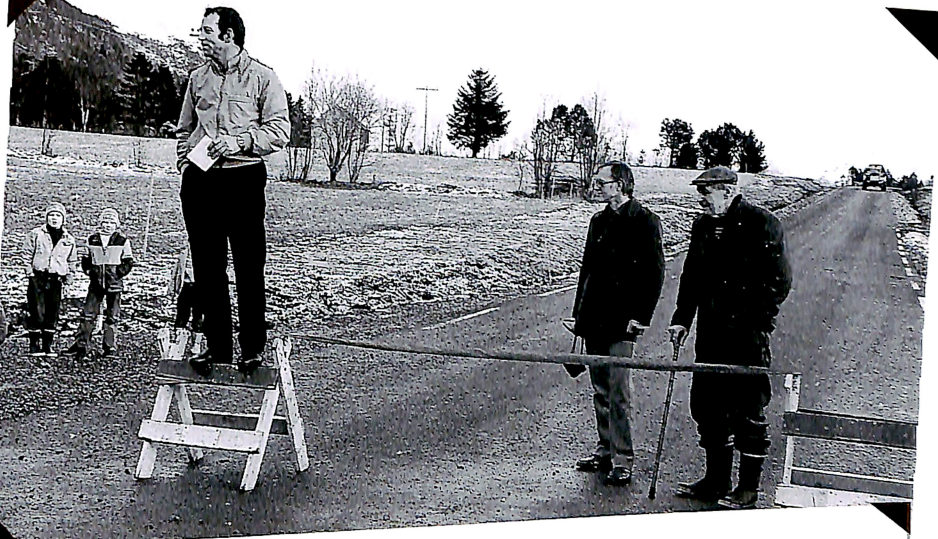
Under: Else og May-Britt vil begge halde vandrepokalene, med Møre og Romsdal inngravert to gonger. Hans Petter Erstad er nok litt misunneleg.



Den gong...

Vegane har, etter som åra går, vorte både lengre, breiare, svartare – i det heile tatt er dei så mykje betre no enn den gongen. Det same kan og seiast om måten vegane vert opna på i våre dagar – med pomp og prakt og hornmusikk.

Svart, glinsande asphalt, nymalte skinnande gule og kvite striper (alt etter korleis veg som vert opna), høg og låg byråkrat og politiskar i staskleda er det som i våre dagar møter vegbrukarane og andre nyfikne før snora vert klipt, skjært, kappa, hogd av.... eller kva for måte den offisielle handlinga no ein gong skjer på.



Alt vart gjort i enklare former, før. Ikkje vart det asphalt på vegbrukaren. Berre grus. Ikkje var det talarstol, flaggpriyda stenger, stor scene og høytalarar til byråkraten. Berre ein enkel sperrebukk. Ikkje var det så mykje folk heller, den gongen. Berre dei gamle, nokre ungar og gardbrukarane, som hadde tid til overs, var der. Ikkje var det hornmusikk. Berre låg mumling frå dei som hadde møtt opp. Ikkje var det spesiellaga klippereiskap. Berre ei enkel saks frå kjøkkenskuffa. Ikkje var det sermonisnor i nasjonalfargane. Berre eit enkelt band i ein farge. Ikkje var dei der i sin finaste stas, heller, folket. Dei som var der, var der i kvardagskledda.

Men vegen vart opna likevel.....og mykje nytta vart den og.

Tekst: Wiggo Kanck
Foto: Ukjent

Bilda frå denne vegopninga er henta frå Tustna ei gong på 60 eller 70-talet, trur vi. Kjell Loen er eit ansikt vi kjenner att.

.....og no 

Kaffelag og vegopning i Kristiansund

Det vart ein aktiv sommar med mange vegopningar. Langveien i Kristiansund var først ute. Allereie i mai vart det kaffelag i Øvreparken. Medan arbeidet gikk føre seg for fullt fekk gamal og ung, inni mellom kaffe, kaker, brus og is ei brei orientering om tiltaka som vert gjort for å gjere Kristiansund sin hovudinnfartsåre til ein finare og meir trafikksikker veg.

Omlag ein månad seinare, i juni, braka det laus med delopninga av første byggjesteg i Langveien. Som seg hør og bør var det talar, snorklipping, musikk og planting av tre – og mykje folk tilstades.

Arbeidet med andre byggjetrinn er komen godt i gang, og i løpet av sommaren i år 2000 ligg det an til at heile Langveien vert ferdigstilt.

Eit tredje byggjesteg er ikkje planlagt før etter år 2007. Dei samla kostnadene i Langveien vil truleg liggje på 27 mill. kroner.

Sjølv om mange «forstågpåare» i ein tidleg fase kom med sine innspill, og kritikken i samband med korleis arbeidet vart gjennomført var både beisk og følte urettferdig, er likevel go'orda etter kvart vorte mange og sær fine – til all ære for dei som gjer jobben. Samstemde tilbakemeldingar på første byggjesteg er at Kristiansund er i ferd med å få ein hovudinnfartsveg bygd for framtida, kor det vert teke omsyn til dei mjuke trafikantane.

Tekst: Wiggo Kanck



Ordfører Dagfinn Ripnes, Jarl Sager (t.h.) Stine Sagli klipper snora. (Foto: Reidun Øverland)
Under: Ei gul vegvesenrose, som ein hilsen til den eldre garde vegbrukere, var populært. (Foto: Reidun Øverland)




Medan dei yngst slikka på isen og drakk brus, nytta Odd Arild Lindseth høvet under kaffelaget til å orientere den eldre garde kristiansundere om arbeidet i Langveien. (Foto: Per-Tormod Nilsen)



Halvparten av arbeidet i Langveien er gjort. Trafikktryggleik og miljø er berejlekaner i Kristiansund sin «nye» innfartsåre.
Foto: Wiggo Kanck

Langveien

Jeg vil bare skryte litt av de flinke veiarbeiderne som gjør en kjempebra jobb i Langveien. Den ser ut til å bli skikkelig flott med tiden. Jeg synes byen vår er kjempefin, og jeg er stolt over å være kristiansunder!
18-åring

Til

 Det må talmødighet ha for å jøllre med oss som alle andre «eksperten» vet bedre enn di som gjør jøllren hvordan det skal utføres og planlegges.

Takk for at der alltid er bilene og svarer på spørsmål.
Eivind Karin Kvern

Sjølv om kritikken mot gjennomføringa av arbeidet i Langveien var både beisk og hard, er det likevel mange go'ord å få.

Steinbrytervisen 1999

Nisser og dverger bygget i berget.
Nymotens karer på Langveiens grunn!
Redskap i klynger, steiner i dynger, borer og graver i veidekkets bunn!
Ja, de vil bore dype og store huller til kabler og kummer og dren!
Stundom det sprenges, gatene stenges, Christies og Bendixens en etter en!
Karer med slegger brostener legger.
Vent, kjære frue, kan tro det blir flott!
Feststemt parade, og promenade!
Bilfører får det visst ikke så godt!
Vel, vi får vente!
Alt hva som hendte - arbeidsstokk flyttes på ny og på ny.
Det blir nok verdt det når Langveiens hjerte slår og pulserer i FREMTIDENS BY!

FAKTA:

Årsdøgntrafikk: 15 000 kjøretøy
Kostnader første byggjesteg: 10 mill. kroner
Kostnader andre byggjesteg: 11 mill. kroner

Kostnader tredje byggjesteg: 6,5 mill. kroner
Total lengd første og andre byggjesteg: 1,1 km
62 personskadeulykker dei siste 10 åra

Tunnelvandring på rassikker veg

Det vart tromma saman til stor vegfest i Volda då rassikringsprosjektet Rosethorntunnelen mellom Øvre Rotset og Grefisneset opna i juni. Vegdagen starta med avduking av vikingeskipa på Vikeneset. Eller meir presist, relieff av tre vikingeskip i impregnert tremateriale. Det er monert på ein murvegg langs ved innfartsvegen til Volda sentrum. Relieffet er utført av vegvesenet sin eigen kunstnar, Erling Pilskog, og er ei gåve frå Statens vegvesen til Volda kommune.

Vegdagen vart på alle vis ein merkedag for liten og stor i Volda med vegmarsj, kulturvandring, to-raderspel, talar, sang, prolog, hornmusikk og avsluttande tunnelmarsj med påfølgjande servering. Ikkje berre ga prosjektet rassikker veg for brukarane av vegen langs Austefjorden, men prosjektet forbetra samstundes og delar av kommune- og riksvegnettet i Volda.

Så var han heller ikkje snau i omtalen, ordførar Knut Bere då han sa at; «bortsett frå sjukehuset er dette den største einskildgåva storsamfunnet har gjeve Volda».

I sin tale peikte vegsjef Karl Melby på at tunnelen er bygd for framtida og at det er neste generasjon som skal oppleve gode og trygge vegar. Han uttrykte og håp om midlar til andre etappe av rassikringsprosjektet.

Sjølvsagt hadde mykje folk møtt fram til opninga – nesten meir enn på nasjonaldagen og «hatkampane» på Volda stadion mellom heimelaget og erkerivalen Ørsta (trur vi).

Dei mest langveisfarande hadde like til tatt turen frå Oslo for å vere med denne dagen.

Tekst: Wiggo Kanck
Foto: Per-Tormod Nilsen

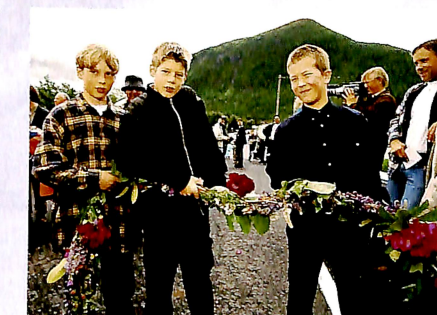


Til feiande marsjmusikk starta tunnelvandringa.

Under: Erling Pilskog (midten) er kunstnaren bak relieffet av vikingeskipa. Han fekk hjelp av Arne Humborset med monteringa, medan Therese Pilskog avduka skipa.



Fleire tusen deltok på vegopninga. Skuleungdommar frå Volda fekk æra av å opna bruane og undergangane.



Under til venstre: Tidlegare samferdselsminister Kjell Opseth, stortingsrepresentant May Helen Molvær Grimstad, ungdomane Astrid Høydal, Randi Viddal og Arve Humborset klypte saman med ordførar Knut Bere snora.



Kvivsvegtilhengjar Olav T. Vassbotn delte ut T-skjortar med rund hand til alle som var i nærleiken.



Musikk og spel høyrer med. Det sørga denne «torader-gjengen» for.

FAKTA:		Tunnellengd:	2 170 meter
Kostnad:	107 mill. 98-kroner	Sidevegar:	950 meter
Totalleigd:	4 500 meter (m/to bruer, tre undergangar og rundkjøring)	Gang- og sykkelveg:	1 020 meter
		Fortau:	489 meter

«Den glemte veg» er historie

Med eit velretta slag frå ein «slager» (eit vanleg arbeidsreiskap i steinindustrien i Eide), kutta ungdomane Benedikte Halås og Stig Halås, eit 37 år gammalt vegkrav i Eide. Da var det kanskje ikkje så rart at Eide hornmusikk like godt spelte opp med, «Å-å-å det går likar no».

For med ny riksveg 64 og samtidig bomfri Atlanterhavsveg, var det naturleg at alle som tok del på denne vegdagen, smilte breitt av luttarglede. Ein ekstra spiss på markeringa satte samferdselsministeren, fylkesmannen, fylkesordføraren, og eit 20-talls gamle DKW'ar – den eldste frå krigens dagar – då dei kom putrande og parkerte tett ved klippestaden.

Både ordførar Oddbjørn Silseth og vegsjef Karl Melby var samde om at dagen vart ein gledens dag for kommunen. I sin tale peikte ordføraren mellom anna på den gode støtte kommunen har fått frå vegetaten i kampen for vegen, samstundes som han roste arbeidet.

Nyvegen ligg like ved eit av dei større våtmarksområda i Noreg. Området har fått internasjonal status. Dette blei behørgleg markert, da fylkesmann Alv Jakob Fostervoll avduka informasjonstavlane som skal monterast ved «fugletitterplassen». Fylkesmannen overrakte og ordføraren ein internasjonal diplom som ein stadfesting av statusen til våtmarksområdet.

Tekst: Wiggo Kanck

Foto: Per-Tormod Nilsen



Blant gjestane var mellom anna samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll. Saman med ungdomane Benedikte Halås, Stig Johnsen og ordførar Oddbjørn Silseth, kappar han snora under påsyn frå både fylkesmann Alv Jakob Fostervoll og fylkesordførar Ole Øverland. Elles var det mykje kjentfolk å sjå.



historie



Med Atlanterhavsvegen i bakgrunn, snor nyvegen seg gjennom oversiktleg og vakker kystnatur.



Fylkesmann Alv Jakob Fostervoll avdukte informasjonstavlane som fortel om det internasjonale våtmarksområdet. Han overrekte ordføraren ein diplom som ein stadfesting av statusen Gaustadvågen har internasjonalt.



Inn i mellomslaga er det godt med en kvil.



På rekkje og rad parkerte eit 20-talls gamle DKW'ar. Den eldste frå krigens dagar.

FAKTA:

Kostnad:	27 millioner 98-kroner	Vegbreidde:	6,5 meter
Totalt lengd:	4 400 meter	Fartsgrense:	60 og 80 km/t
Driftsform:	Eigenregi		

Bomfri veg med nogo attåt

Frå opninga av «Den glemte veg», heldt turen fram utover riksveg 64, med fjerninga av bomstasjonen på Atlanterhavsvegen som det store målet. Da samferdselsminister Dag Jostein Fjærvoll gav ordre om å fjerne bommen, var det mange øy-buarar som i det augeblikket følte ein ekstra fridom. Borte var ferjetabellane! Borte var kravet om bompengar kvar gong turen gjekk til fastlandet og heim att.

For Paul Hjellnes vart nok dagen litt ekstra spesiell. Fjerninga av bomstasjonen var siste arbeidsoppgåve for formannen og arbeidslaget, før han gjekk over i pensjonistane sine rekkjer. Paul Hjellnes var og mannen som bygde og satte opp bomstasjonen i 1988.

Folkefesten, som fleire tusen menneskjer var med på – både danskar, svenskar og turistar med eit noko meir eksotisk målføre var der – har avisane framstilt som eit minne for livet. På den store rasteplassen var det grilling av laks, servering av drikke og kaffe, korsang og korpsmusikk, eit lite sveip innom samferdselshistoria, eit drypp trafikktryggleik for rundt rekna 3 000 blide menneskjer som hadde tatt turen til «Kystens Trollstigveg».

I timen før det lykkelege augeblikket, masjerte folkemengda med musikkorpsa og nobilitetane i spissen dei knapt to kilometerane frå rasteplassen til området ved bomstasjonen. Då dei 3 000 hovudane passerte toppen av Storseisundbrua – sjølv landemerket på Atlanterhavsvegen – var det ikkje fritt for at tankene strakte seg noko lengre ut i skjærgarden, til ein av de mange holmanene som i periodar kan vere «overbefolka» av sjøfugl.

Til hornmusikk, først etter mange fine ord om vegen og kor mykje den har hatt å seie for utviklinga av regionen og til gjaldane hurrarop og stor applaus, kjørte ein av Statens vegvesen sine lastebilar bort bomstasjonen – akkurat slik den var då Eilif Lyngstad som sistemann forlot arbeidsplassen minuttet før bygninga vart fjerna.



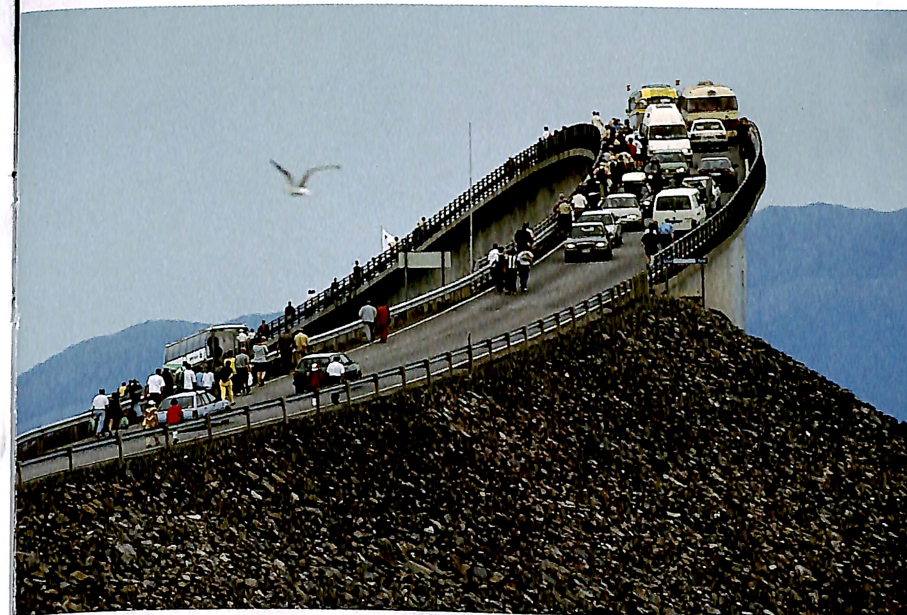
Over: Applausen var stor då bomstasjonen la ut på ei siste ferd. Under: Paul Hjellnes satt opp bomstasjonen. Han fjerne den og.



Det smakte godt med nygrilla laks.

Bomstasjonen er tatt vare på for at den skal bli ein viktig berebjelke i eit lokalt vegmuseum.

Tekst: Wiggo Kanck
Foto: Per-Tormod Nilsen



I spissen for toget gjekk både ordførar og minister. Fleire tusen menneskjer var med på marsjen, medan svenskaner berre sat der...



Dette kravet sto utdrikningslaget for. Vakkert pynta, mykje folk og trafikk.





Jammen smakte det godt med brus og nysteikte vaflar. Det var grenda laget som stod for steikinga og dei hadde det til tider nokså hektisk.



Vegveseveteranane Sigmund Kleppe og Ståle Solheim kutta snora med kvar si saks, og erklærte rasteplassen på Øye for opna. Andre sentrale personar var prosjektleiar Leif Husby (t.v.), ordførar i Ørsta Nils Taklo, vegsjef Karl Melby og produksjonsleiar i Ørsta Ingolf Kleppe.

Det var dei to tidlegare vegmeistrane i Ørsta og Stranda, Sigmund Kleppe og Ståle Solheim, som stod for den høgtidlege opninga da rasteplassen på Øye i Norangsfjorden vart teken i bruk fredag 18. juni. Bygdefolket, forbi-passarande turistar og Statens vegvesen sine representantar var godt nøgd med både utforming og utføring av rasteplassen, som kanskje er den vakraste i fylket.

Flott rasteplass i storslått natur

Tekst og foto: Reidun Øverland

Det er nok ikkje kvar gong det vert markert så grundig når ein rasteplass vert teken i bruk. Men så er det heller ikkje nokon tvil om at rasteplassen ved riksveg 655 er blitt ei perle, der den ligg vakkert til i storslått natur lengst inn i Norangsfjorden.

– Rasteplassen her på Øye har vorte ein av dei aller finaste vi har i Møre og Romsdal. Eg vil gratulere innbyggjarane i Norangsfjorden og håper at dei vil nytte plassen slik at den vert noko meir enn berre ein stopp for turistar, sa vegsjef Karl Melby under opninga.

Og alt ligg vel til rette for at plassen skal verte ein triveleg samlingsstad for lokalbefolkninga, noko den store oppslutninga under opninga skulle tyde på. I tillegg til snorklipp og godord underheldt elevane ved Øyelandet skule med

song og diktlesing, medan grenda-laget serverte nysteikte vaflar, brus og kaffi.

Rasteplassen er tillaga slik at ein sirkelforma mur skjermar sitjegruppene mot parkeringsplassen og vegen. Vidare er det opparbeidd ein voll som endar opp i eit større grøntområde, medan det ned mot sjøen er laga ein fin front med trapper heilt ned i vasskanten. Dette gjer at plassen òg vert lett tilgjengeleg og ser imøtekommande ut for dei sjøfarande brukarane.

– Det er Ørsta produksjonsområde som har utført arbeidet, og dei totale kostnadene er på 1,5 millionar kroner, seier prosjektleiar Leif Husby. Han fortel vidare at steinen som er nytta til dei mange murane og trappene er delvis av samme type som vart brukt på Geiranger ferjekai, såkalla «Førdegranitt».

– Det vart i denne omgang ikkje



Dei framfømte kunne mellom anna glede seg over underhaldninga til Øyelandet skule.

midlar til å setje opp eit sanitærbygg på plassen, men alt er lagt til rette for det – både med tanke på plassering og grunnarbeid. Lokalt vert det arbeidd med å skaffe midlar til finansiering av bygget, som er kostnadsrekna til 300 000 kroner, avsluttar Leif Husby.

Reiseliv og kryssopning

Trubaduren Eva Peggy Stensønes sang og spelte både før og etter klippinga. På bildet kjenner vi att Sidsel Sandelien og Karl Melby.



I det idyliske og spanande fiskeværret Veidholmen i Smøla kommune, vert det årleg arrangert «Glad-Dagar». Ramma rundt arrangementet i år, var mellom anna tiltak i samband med «Veivær-prosjektet».

Tekst: Magne Flemsæter / Wiggo Kanck
Foto: Wiggo Kanck

Kva er så «Veivær-prosjektet»? Jau, det er eit miljøprosjekt i eit fasinerte, men sårbart kystkultur-miljø, der fleire offentlege og private partar gjennom samla og velveillig innsats har fått gjennomført ei vellukka stadstilpassa opprusting. Veidholmen er endepunkt for riksveg 669.

I samband med fagseminaret om Reiseliv og Miljø i Kystsamfunn på Smøla og Ringholmen i juli, vart deltakarane inviterte til å vere med på åpninga av endepunktet for rv. 669.

Sang og gitarspel av den lokale, men landskjente trubaduren Eva Peggy Stensønes, kald vind i håret frå nord, blå himmel, saltvannsmak i munnvikene og mange blide øy-



buarar lagde ei vakker ramme rundt tilstelninga. Når også dei lokale snorklipparane gjorde jobben, med vegsjef Karl Melby, etatsdirektør Sidsel Sandelien og ordføraran i Smøla som næraste tilskodarar, måtte dagen verte velukka.

Mykje folk hadde møtt fram.

Etter vegopning og omvisning på Veidholmen, heldt dagen fram med fokus på nettopp reiselivet i kystsamfunnet.



Atlan

Prognose

I forbindelse med at Atlanterhavsvegen ble bomfri har det vært en del blest i media om dette. Det skulle også bare mangle. Nytteverdien for trafikantene med fjerning av bommen er faktisk i samme størrelsesorden som den nytten trafikantene fikk ved overgangen fra fergesamband til fast samband.

Av Leif Magne Lillebakk
Foto: Wiggo Kanck

Ikke alt som har kommet frem i media har vært like riktig. Alle har vel nå hørt at Atlanterhavsvegen ble nedbetalt mange år før tida. Det er kanskje et godt journalistisk poeng også. En slags gladnyhet. Faktum er imidlertid at Statens vegvesen Møre og Romsdal i brev av 23. mai 1989 skrev følgende. «Med de forutsetninger vi har beskrevet ovenfor, vil bompengerperioden komme på 8 1/2 år.» Dette brevet var vegkontorets endelige forslag til takster og takstsystem og der vegkontoret redgjorde for nedbetalings-tida av gjelda.

Er det så galt at vi lar media fremstille saken slik det er gjort? Det vil jeg svare et klart ja på. Å bomme med 5 år på bompengerperioden er ikke godt håndverk. I et prosjekt som dette der bompengedelen var liten, det var tross alt bare 35 millioner kroner pluss renter av en mindre forskottering som skulle betales med bompenger, er det virkelig ille å bomme så mye.

Hvor kommer så disse 15 årene fra? Det er riktig at under stortingsbehandlingen av saken så ble det operert med 15 års nedbetalingstid. Så vidt jeg vet ble det ikke utarbeidet noen grundig trafikkanalyse i

terhavsvegen og virkelighet

denne sammenhengen, her var det viktigste å fordele midlene mellom ordinære statlige bevilgninger og andre tilskudd. Når så takstene endelig skulle bestemmes våren 1989 hadde vi hatt en høy trafikkvekst i området og vi kjente byggekostnadene. Vi konkluderte da i brevet til Vegdirektoratet med en bompengeperiode på 8 1/2 år. At bompengeperioden ble så kort som 10 år var derfor ikke noen overraskelse for oss.

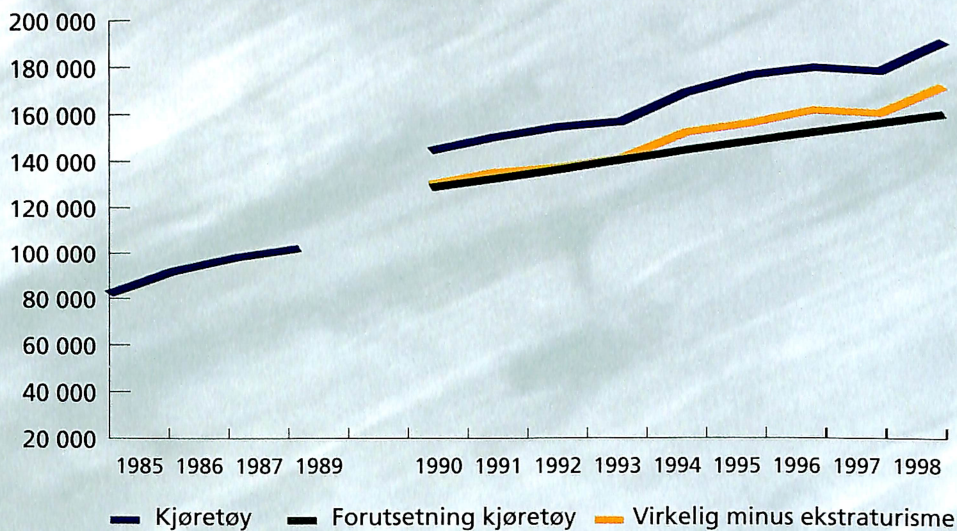
Kort oppsummert kan vi si følgende om forholdet mellom prognose og resultat.

Trafikk og inntekter:

Trafikkprognosen samsvarte meget godt med virkeligheten. Inntektene pr passering falt mot slutten av bompengeperioden. Dette skyldes økt rabattbruk, en utvikling mot færre passasjerer pr kjøretøy og ikke minst at takstene for passasjerer ble redusert.

I brevet til Vegdirektoratet sa vi følgende om trafikkprognosen: «Den modellen vi bruker ved beregning av trafikkvolum og inntekter er beregnet for «gjennomsnittssamband». Overført trafikk skal legges til dersom vi mener at spesielle momenter tas med. Atlanterhavsvegen vil bli markedsført som en turistattraksjon og vi kan regne med en ikke ubetydelig ekstra turisttrafikk. Denne vil vi ikke forsøke å gjette størrelsen på.» Med andre ord var vi forsiktige, som vi skal være i inntektsprognoser, og lot «ekstra turisttrafikk» være en buffer. Hva den ekstra turisttrafikken ble kan vi i ettertid lett regne oss tilbake til ved å sammenligne årsvariasjonen for Atlanterhavsvegen og tilsvarende i det som lå til grunn som gjennomsnittssamband i modellen. Dersom vi i samme diagram fremstiller trafikkprognosen, virkelig trafikk og virkelig trafikk korrigert for turisteffekten får vi:

Trafikkutvikling på Atlanterhavsvegen



Vi ser at det her er godt samsvar mellom de to nederste grafene.

Utgifter:

I og med at takstene ikke har fulgt prisutviklingen vil realrenta tilsvare nominell rente. Særlig de første åra, når gjelda var størst, førte dette til høyere realrente enn forutsatt. Dette skyldes tiltak på og ved vegen som ble finansiert ved bompenger. Når prognosen ble laget var det forutsetningen at aksjonærer i bompengeselskap skulle ha aksjekapitalen tilbakebetalt krone for krone. Dette er nå endret og det medførte at en betydelig større aksjepost skulle tilbakebetales.

Bompengeperiode:

Årsaken til at bompengeperioden ble 10 år og ikke 8 1/2 år er i første rekke et resultat av bevisste valg. Takstene kunne vært justert i samsvar med konsumprisindeksen. Dette var ikke ønsket av selskapet og det var heller ikke nødvendig ut fra den økonomiske situasjonen. Også det å betale tilbake aksjekapitalen med en viss priskompensasjon kunne vært unngått om nødven-

dig, men her ble det gjort en beslutning om å følge de samme retningslinjene som nå gjelder for nye prosjekt. Med andre ord dersom det hadde vært ønskelig kunne de forutsetningene som lå til grunn for forutsetningene for takstfastsettelse vært fulgt og da hadde trolig prognosen for nedbatelingsstid og virkelig bompengeperiode stemt enda bedre overens.

Konklusjon:

Til forskjell fra det som har kommet frem i media har Vegvesenet truffet godt i prognosene for Atlanterhavsvegen. Slik det ser ut nå vil også de prognosene vi utarbeidet på Skålavegen, Tussentunnelen og Krifast treffe godt med det vi antok. Ut fra dette mener jeg at publikum bør kunne lite på det vi i Vegvesenet presenterer av utredninger på dette området.



MPG og sentrumsreguleringar

Miljøprioritert gjennomkøring (MPG) er ei aktuell løysing gjennom mange av våre tettstader. MPG vil seie at vegstrekninga vert tilrettelagt for prioritering av mjuke trafikantar og lokal trafikk/samferdsle, i like stor eller i større grad enn den gjennomkøyrande riksvegtrafikken. Storleik på tettstaden, trafikkmengde og terrengformasjonar er nokre av parametra som avgjer graden av bearbeiding og utforming av MPG. Også der det er tale om riksvegen som omkøyringsveg utanom sentrum kan ein snakke om MPG-prosjekt, då ei «nedrusting» av den gamle riksvegen gjennom sentrum vert aktuell. Mange kommunar i fylket har ein igangverande plan- og prosjekteringsprosess for sine tettstader.

Her er døme på tettstader med igangverande planprosessar;

På det første bilete er eit eksempel frå «saksekrysset» og «Børsen» i Brattvåg i Haram kommune, som er interessant både i kulturminne- og miljøgatesamanheng. Her er det nyleg utarbeidd forprosjekt for byggjeplanar gjennom sentrum.

Det andre bilete er frå Hareid sentrum, som får renovert ferjekai og gjennomgangstrafikken lagt i miljøtunnel under Kjøpmannsgata. Hareid er eit utprega trafikknutepunkt, og miljøtunnelen vil fungere som ein omkøyringsveg utanom sentrum og det berykta «posthuskrysset».

(Vigdís Helmersen)



Brekka i «ny drakt»



Fylkesveg 364 i Aure kommune er den eneste fylkesvegen med rasteplass som vi har driftsansvaret for på Nordmøre. Med sin unike beliggenhet og med storslått utsikt, var det på sin plass med litt standardheving. Etter en kombinasjon mellom egen tildeling og utnyttelse av tilgjengelige materialer, framstår plassen i dag som et attraktivt rasteområde for våre vegfarende.

Tidligere var rasteplassen mye forstyrret av ungdyr på beite som «rotet» på stedet. Plassen er nå inngjerdet med stabbesteiner fra gamlevegen på Vinsternes. Dette har ført til at den er så godt som vedlikeholdsfri, med unntak av søpeltømming. Løsningen er valgt i samarbeid mellom trafikk og produksjon, og vi synes at resultatet er både praktisk og tiltalende. På bildet ser vi utsikten fra Brekkå og utover Årvågsfjorden i Aure kommune. (Arnfinn Løvik)

Jubilanter i NAF

25 år

Odd Joralf
Halgunset,
Rindal

Olav Kjell Homlong, Geiranger
Johan Solli, Istad
Gunnar Berge, Eidsdal

40 år

Ingar Hoem, Eresfjord
Svein Solbakk, Frei



To vanlege til Sunnmøre.... og ei med gass til Romsdal



Slik er det berre med den saken. For 1. januar tek Troms Fylkes Damskipsselskap over drifta i sambandet Hareid-Sulasund etter vårt «eige» selskap MRF. Det gjer nordlendingane med to nye ferjer, som er bygd i Polen og vert utrusta ved Fiskarstrand Verft i Sula. Nybygga vert såkalla SKS-ferjer, med plass til 120 bilar og nokre hundre passasjerar.

Arbeidet med å byggje om ferje-

kaia og tilførselsvegane på Hareid kjem i gang i løpet av høsten.

Den første gassferja i landet vert bygd ved Langstein Slip & Båtbyggeri i Tomrefjorden. Ferja skal setjast inn i sambandet Sølnes-Åfarnes i Romsdal. Den får plass til 100 bilar og 300 passasjerar. Ferja vert det første passasjerskipet som er bygt etter eit eige regelverk for bygging og drift av slike skip. Bygginga og drifta av den nye ferja

er ein del av Samferdselsdepartementet sine forsøks- og utviklingsprosjekt med bruk av gass som drivstoff innanfor samferdselssektoren.

Fra før er det ei SKS-ferje i drift i fylket. Den går i sambandet Aurnes-Magerholm.

På bildet ser vi ferjerådigevarane Leonhard Dahl (t.v.) og Leiv Heggstad, saman med ein representant for Fiskarstrand verft. (Wiggo Kanck)

40 år i LO

Svein Solbakk har 40 års medlemskap i LO, og 29 års medlemskap i Norsk Arbeidsmandsforbund. Den kvikke mekanikeren ved Kristiansund vegstasjon har vært fagorganisert hele sitt



arbeidende liv. Han er den yngste (56) fortsatt arbeidende medlem som hovedtillitsmannen har tildelt denne overbevisning til, og han vil stå på i mange år enda. Han har alltid brukt medlemskapet til å si fra om hvordan vil ha det på arbeidsplassen, både faglig og politisk. Gratulerer Svein! (Tore Andersen)

Gamalt.... men nytt for mange

Norsk vegmuseum på Hunderfossen utvidar stadig rammene sine. I sommar vart utstillinga «Kongeferder i Norge» opna. Utstillinga fortel om Kristian V's Norgesreise i 1685 til Kong Harald og Dronning Sonjas signingsferd i 1991. Kroningsvogna og representasjonsbilen til Kong Haakon, ein Buick Roadmaster 1938 har og fått plass der.

Det har den gamle landhandelen til Olga og Olav H. Blindheimsvik frå Vigra fått. Ekteparet dreiv forutan butikk og bensinsalg også postmottak på staden.

Norsk vegmuseum opnar landhandelen for publikum ein gong i år 2000. (Terje Haug)



Farten ned i Romsdalen

Det vert kjørt altfor fort på vegane i fylket. På E136 mellom Åndalsnes og Oppland grense er gjennomsnittsfarten på delar av strekninga over 90 km/t. Dette saman med det store standard-spranget på vegen gjer at alvorgraden på ulykkene er stor i Romsdalen. Når vi i tillegg veit at talet på kjøretøy aukar frå mellom 700 og 800 elles i året til rundt 3 500 i sommarmånadene, skjønar vi at risikoen for ulykker er spesielt høg på strekninga om sommaren.

Trafikksjef Arne Johnsen (t.v.), faggruppeleiar Erik Nerli ved Molde trafikkstasjon, oppsynsmann Per Brandli ved Åndalsnes vegstasjon, fungerande lensmann i Rauma Frank Frilund og distriktsleiar i utrykkingspolitiet Svein Kvalsvik har alle stått sentralt i arbeidet med aksjonen «Senk farten».



Tekst og foto: Reidun Øverland

Med denne bakgrunnen vart strekninga valt ut til å vere med i årets sommaraksjon «Senk farten», som er ein landsomfattande trafikktryggingssaksjon i samarbeid mellom Statens vegvesen, politiet og Trygg Trafikk. Aksjonen omfattar informasjonstiltak og intensivert overvaking av 30 nærare bestemte vegstrekningar over heile landet. Det overordna målet med aksjonen er å redusere dei mest alvorlege ulykkene i sommartrafikken. Til saman seks skilt, tre i kvar retning, skal saman med intensivert kontroll få trafikantane i Romsdalen til å senke farten.

I siste tiårsperiode, 1989–98, er 8 personar drepne og 84 skadd i til saman 63 personskadeulykker på E136 i Romsdalen. 35 av dei 63 ulykkene er utforkjøringsulykker, det vil seie over halvparten. Av dei totalt 8 drepne i perioden mista 7 livet i utforkjøringsulykker. Ei nærliggjande årsak til dei mange utfor-

kjøringsulykkene på strekninga er for høg fart og feil fartstilpassing etter forholda.

– På delar av strekninga er gjennomsnittsfarten over 90 km/t, og om lag 15 prosent av bilistane har hatt ei gjennomsnittsfart på over 95 km/t. Det tyder på at nokon har halde svært høg fart, sa trafikksjef Arne Johnsen.

Undersøkingar syner at ein forholdsvis beskjeden reduksjon av gjennomsnittsfarta kan gi ei vesentleg endring i talet på ulykker, særleg alvorlege ulykker. Det er mykje å hente trafikktryggingssig berre ved å overhalde fartsgrensene.

– Hadde vi klart å redusere farten med 10 prosent ville talet på dødsulykker nesten vore halvert, kan faggruppeleiar Erik Nerli ved Molde trafikkstasjon fortelje. Han legg vidare fram følgjande eksempel: Ein bilist som kjører 80 km/t, treng 54 meter for å stoppe. Aukar farten til 100 km/t, vil bilisten når 54 meters merket vert passert,

framleis ha 70 km/t. Når vi veit at ei fart på 70 km/t i kollisjonsaugneblinken er på grensa av det eit menneske kan tole, og da er alle marginane på «rett» side, kan dette vere forskjellen på liv og død. Nerli legg til at eksempelet gjeld på tørr vegbane og med ei reaksjonstid på eitt sekund.

Aksjonsperioden i år var frå 14. juni til 8. august, og aksjonen skal gå over tre sommarsesongar. Det er første gong kampanjeskilt langs vegen vert brukt for å gi trafikantane informasjon om fart og ulykkesrisiko her i landet.

– Resultatet så langt viser at aksjonen ser ut til å hatt ei positiv utvikling på farten i Romsdalen, seier leiar for trafikktryggingssaksjonen Kjell Ramstad. Han vil no saman med Erik Nerli sjå nærare på talmaterialet, før dei kan slå fast om aksjonen verkeleg har fått bilistane til å senke farten.

Kontor for trafikkanalyse i Vegdirektoratet skal no i etterkant evaluere aksjonen.

Raste, ikkje haste

Det var oppfordringa frå Vegvesenets kontrollørar til feriebilstane – på tur opp eller ned Romsdalen, dei to største utfartshelgane i juli. Og bilistane tok i mot pausebrus, informasjon, råd og vink, ja utruleg nok både manglar og forelegg med smil og godt humør.



Tekst: Reidun Øverland
Foto: Wiggo Kanck

– Sjeldan har vi opplevd folk så imøtekommande når vi stoppar dei i kontroll, fortel faggruppeleiar Erik Nerli ved Molde trafikkstasjon. Saman med seks andre kontrollørar frå trafikkstasjonane i Molde og Ålesund, vinka han inn 1 856 kjøretøy på E136 ved Horgheim dei to første helgane i juli.

– Hovudmålet var å få stoppa bilistane og få dei til å ta seg ein kvilepause i kjøringa. Sjølv om det vart litt venting når så mange skulle sjekkast, var feriefolket stort sett berre positiv til at dei vart vinka inn. Mange stoppa heilt opp og tok seg ein tur ut av bilen, akkurat som vi hadde håpa på, fortsett Erik Nerli. Vi veit av erfaring at svært mange trafikantar vil kjøre lengst mogleg den første dagen på ferie. Derfor er det ekstra viktig at dei tek pausar undervegs. Ein sliten sjåfør vert lett ukonsentrert og skapar trafikkfarlege situasjonar.

I tillegg til denne sjarmoffensiven, med utdeling av pausebrus og informasjon til trafikantane, vart mellom anna bilbeltebruk, lys, last, vekt og papir kontrollerte. Til saman fekk 14 gebyr for manglande bilbeltebruk, 11 for å ikkje å hatt med seg førarkortet, medan ein vart meldt til politiet for å ha lagt ut på tur utan gyldig førarkort verken i bilen eller heime. 40 kjøretøy fekk tekniske mangellappar.

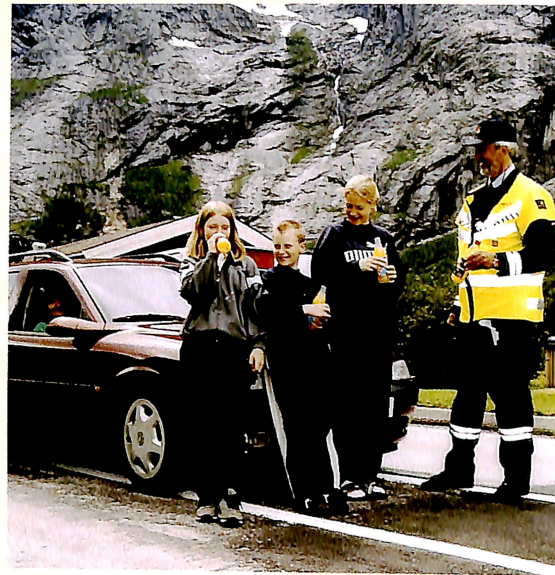
– Kontrollen syntte også eit stort behov for vektkontrollar og informasjon om korleis vekta skal fordelast mellom f.eks. bil og campingvogn. I tillegg var det spesielt mange utanlandske turistar som verkeleg hadde fylt opp campingbilen sin, og vekta var sjølvsaugt deretter, seier Erik Nerli. Det var til saman 91 kjøretøy som måtte lastast om eller av.

Det var tilsvarande kontroll her i fjor også, men da var det lagt størst vekt på dei som kjørte med campingvogn. Nytt av året var utdeling av pausebrus med spesiell etikett, noko som kanskje vart sett aller mest pris på.

– Vi får berre håpe at bilistane tek med seg oppfordringa – raste, ikkje haste – vidare på vegen i sommar, avslutta ein godt fornøgd Erik Nerli.

I tillegg til kontrollen på E136 i Romsdalen vart det utført tilsvarande kontrollar både i Sunndalen og Rindalen, samt på Hareid og Festøya ferjekaier. Tilbakemeldingane frå kontrollane på desse stadane er også berre positive.

Roald Sørå (t.h.), Jostein Engen og Bjarne Fagerstad møtte stor forståing frå positive trafikantar.



Det vanka pausebrus til både sjåfør og passasjerar frå Harald Thoresen.

Førarane i 1 856 kjøretøy vart vinka inn og oppfordra til å ta ein pause.



Langøybrua i rute

Torsdag 8. juli ankra fraktesfartyet med dei fem stålelementa som skal utgjere sjølv brukassen opp i Langøysundet. Trass i at vinden skapte små forseinkingar, var alle elementa kome på plass måndag føremiddag – heilt i rute. Langøybrua har for alvor begynt å ta form.

I løpet av sommaren har seks arbeidarar frå Scanbridge AS, i tillegg til sjølv monteringsarbeidet, sveist saman stålelementa. Dermed var alt klart for rigging til dekkestøyping etter ferien.

Betongarbeidet på brua vert utført av Statens vegvesen si produksjonsavdeling. Landkara stod ferdig i vinter og dei fire søylene i juni, og anleggsleiar Jan Kåre Haaheim kan fortelje at arbeidet så langt har gått etter planen og utan nemneverdige problem. – Vi har verken hatt ulykker eller nestenulykker på anlegget, seier han. Produksjonsavdelinga har totalt hatt 11 arbeidarar på anlegget til no, medan 7-8 fortset med dekkestøyping i løver hausten.

– Støypinga av betongdekket tok til siste veka i august. Brua skal støypast i seksjonar og kvar er på mellom 16,0 og 18,9 meter, seier Jan Kåre Haaheim. Planen er at det skal støypast på onsdagar eller torsdagar og at forskalinga vert slept ned og flytta på måndagar – slik at ein operasjon tek ei veke til saman. Det vert i alt 13 flytt med forskalingsvogna før dekket etter planen står ferdig i slutten av november. Forskalingsvogna som vert nytta er innleidd frå Strøm Gundersen AS i Drammen og er av same type som vart brukt til Haugafossbrua på Todalsvegen, avsluttar anleggsleiaren.

Etter at betongdekket er ferdig støypt har ein om lag ein måned til diverse etterarbeid,

Produksjonsleiar Sigmund Lønset (t.v.), anleggsleiar Jan Kåre Haaheim og prosjektleiar Per Åge Brevik medan dei tålmodig venta på at vinden skulle spakne og monteringsarbeidet kome i gang.

Det var når det tredje og tyngste stålelementet skulle på plass, det oppstod litt uventa problem. Sjølv på flo sjø vart det for grunt og krana kom ikkje nær nok til å klare løftet åleine. Ei ekstra kran frå Ålesund måtte tilkallast.

Tekst: Reidun Øverland

Foto: Per Åge Brevik / Reidun Øverland

– Stålkassene er produsert i Sandnessjøen av entreprenørfirmaet Scanbridge AS, og frakta til Mørekysten av ein kranleier innleidd frå Ulstein Flexsitransport. Den same krana stod òg for løfta då elementa vart montert, seier prosjektleiar Per Åge Brevik. Dei fem stålkassene, som har lengder frå 33–60 meter og veg frå 32–110 tonn, skal til saman danne den 243 meter lange brua. Langøybrua vert ei såkalla stålkassebru med betongdekke.

Litt for sterk vind gjorde at monteringsarbeidet måtte utsetjast noko. – Dette er eit presisjonsarbeid der marginane er forholdsvis små, så vi «gambla» ikkje med na-

turkreftene, seier Olav Høyås frå Scanbridge AS. Han fortel at dei mellom anna brukte ventetida til ein fisketur på fjorden.

– Når vinden stilna og arbeidet først kom i gang, gjekk det greitt å få på plass dei to elementa på Langøysida, og kvart løft tok om lag tre timar. Det var når det tredje, og på førehand rekna som det vanskelegaste løftet, skulle utførast det oppstod problem. Det vart for grunt i sundet og kranleikeren kom seg ikkje nær nok. Løftet vart rett og slett for tungt når krana måtte strekkjast heilt ut. Dermed måtte det leigast inn ei ekstra kran frå Ålesund for å få på plass midtspennet. Dei to siste elementa kom greitt på plass og heile operasjonen var ferdig måndag føremiddag, kan Per Åge Brevik fortelje.



før brua kan takast i bruk til juleferien. Legging av ein vass tett membran, asfalteringsarbeid og siste finpuss på brukonstruksjonane vert først gjort til våren.

Arbeidet med Langøybrua på fylkesveg 252 tok til i oktober 1998 og har ein totalkostnad på 40 millionar kroner. Då er kostnadene til riving av gamle brua òg teke med. Brua får to køyrebanar på til saman 6,25 meter og eit 2 meter breitt fortau. Seglingshøgda vert 16 meter i 20 meters breidde. Tidspunkt for riving av gamlebrua er enno ikkje bestemt.

Det elektroniske vegnettet

Statens vegvesen, Statens kartverk og Telenor Mobil AS har gjennom eit samarbeidsprosjekt støtta av Norsk forskningsråd hatt som målsetjing å etablere eit elektronisk vegnett for Noreg. I 1995 starta prosjektet med innsamling av kart- og vegdata (Vbase). I 1998 vart erfaringane vidareført frå prosjektet gjennom firmaet Transport Telematikk AS, som er eit heileigd dotterselskap av Telenor Mobil AS.



Tekst: Siv Ingrid Strømsnes
Foto: Wiggo Kanck

Prosjektet er grovt inndelt i to hovuddelar:

- Dataetablering og forvaltning med Vegdirektoratet og Statens kartverk som ansvarleg.
- Brukar-/marknadsorienterte aktivitetar, med Telenor Mobil AS som ansvarleg.

Vbase er grunnlaget for Det elektroniske vegnettet og har som mål å dekkje alle offentlege og private vegar med lengder over 50 meter. Eigenskapsdata som vegnr. og hovudparsellar blir lagt på vegane som er beskrive med x, y og z koordinatar. Statens kartverk har ansva-

ret for eit stadfesta adresseregister som blir knytt til vegdatabasen.

Det elektroniske vegnettet inneheld 6 restriksjonar:

- Tillaten aksellast
- Høgdeavgrensingar
- Fartsgrense
- Innkjøring forbode
- Svingerrestriksjonar
- Fysisk sperre

Eit viktig element i Elveg-baserte løysingar er GPS – det vil seie satellittbasert posisjonering. Da vil kartet på kjøretøyets dataskjerm vise bilens posisjon, heilt ned til nokre få meter om nødvendig. Eit anna vil vere mobil datakommunikasjon. Da vil også sentralen vite hvor kjøre-

tøyet held til. Vi kan f.eks. i Statens vegvesen følgje med på skjermen når og kvar bilane er ute og brøyter og saltar. Og neste steg blir å kople systemet opp mot vegmeldingsentralen for å få oppdaterte vegmeldingar om forholda der ein kjører. Da blir det krevd mer dynamiske data om vegen. Med meir dynamiske data vil det bli interessant for privatbilistar å bruke kjørecomputer, og det blir fint å dra på ferie med vegkartet på CD.

Blant dei første brukarane er Tollpost og Ambulansetjenesten. Budfirma og andre innan transport og distribusjonar er openberre målgrupper. Med eigna programvare får du lagt opp ei rute ved hjelp av få tastetrykk. Ein viktig positiv

effekt for transportbrukarane vil vere at auka servicenivå, kortare leveringstid og auka regularitet kan redusere kostnader for materialadministrasjon og lagerhald. Ein vil og få miljømessige effektar ved reduserte kjørelengder i forhold til gods- og passasjervolum.

Utvikling og implementering av eit nasjonalt elektronisk vegnett («Nasjonalt veginformasjonsnett») er blant dei høgast prioriterte tema innan ramma av Nasjonalt Informasjonsnettverk (NIN). Dette innebar at vidareføring av Elveg-arbeidet fekk finansiell støtte av NIN-midlar i 1996.

– i Møre og Romsdal

Arbeidet med Det elektroniske vegnettet i Statens vegvesen Møre og Romsdal starta med å leggje vegident (vegnummer, hovudparsell, veglengd m.m.) på Vbase i 1995. Sommaren 1998 blei det oppretta eit 1-års engasjement for å starte opp arbeidet med å leggje på restriksjonar for Det elektroniske vegnettet.

Vi har så langt fått etablert byane Molde, Kristiansund og Ålesund med fullstendige restriksjonar. Dei resterande kommunane er etablerte ved at fart, aksellast og høgde er lest inn frå Vegdatabanken på EV, RV og FV. Neste milepæl er 1. november da alle kommunane skal vere leverte med fullstendige restriksjonar på alle vegane.

Eit problem knytt til arbeidet med Det elektroniske vegnettet er at grunnlaget, Vbasen, har for dårleg kvalitet. Geometrien i store delar av dagens utgave av Vbasen i vårt fylke må ein sjå på som forebels, fordi dataene er henta frå ajourføringsrunden av kartserien «Norge 1:50000» (M711) og er frå 1988. Desse dataene (kalla B-data) held ikkje kravet til gjeldande spesifikasjon for VBASE som er +/- 2 m i både grunnriss og høgde. Etter kvart som vi får tilgang på betre data gjennom bl.a. GEOVEKST-prosjekt og ressursar til å utføre arbeidet, skal B-dataene skiftast ut.

Bykommunane har vore flinke til å levere restriksjonar på manuskart som dei får frå oss. Vi legg inn restriksjonane ved hjelp av et spesialutvikla program for dette arbeidet - VrRest. Eg håpar at kommunane, når vi skal etablere dei resterande kommunane fullstendig, vil vere like behjelpelige med å levere manuskart til oss. Dei fleste kommunane er positive, men ikkje alle er villige til å inngå avtale.

Vi er avhengige av at kommunane vil vere med på dette for at produktet skal bli så riktig som mogleg. Det er jo dei som er godt kjent i det kommunale vegnettet. Det vil vere ei håplaus oppgave for meg å kjøre rundt i alle kommunane for å sjekke om nye skilt er komne opp. Sjøvsagt er det i tettbygde strøk at Det elektroniske vegnettet vil komme til størst nytte, men ved planlegging av renovasjon, heimesjuepleie osv. vil Det elektroniske vegnettet kunne brukast i mindre bebygde kommunar. Og ikkje minst det å ha eit visuelt inntrykk av det kommunale vegnettet med restriksjonar på i staden for i hovudet og i mange forskjellige arkiv.

Når vi får vegdataene som ligg i Vegdatabanken visuelt på det digitale kartet, er det lett å oppdage grove feil og manglar som ligg i dei forskjellige registra. Slik får vi kvalitetssikra registra våre også.

I åra framover blir det viktig med ajourhald, kvalitetssikring og utviding av systemet. Jo fleire restriksjonar vi kan knyte til Det elektroniske vegnettet, jo fleire brukarar vil vere interesserte.



Returadresse:
Statens vegvesen
Møre og Romsdal
Fylkeshuset
6404 Molde



www.vegvesen.no/moreogromsdal